



Eesti Autoklubi häälekandja



New Yorgi autonäituse ruum. General-Motorsi autode väljapanekute osakond.

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn**

KUI TEIE AUTO ELEKTRISISESEADE RIKKIS ON,

siis pöörake meie moodsalt sisse-
seatud auto elektriosade katsetamise
jaama. Meie jaam toimib Teile
katsetamisi tasuta.

Ärge ostke uusi elektriosi enne,
kui olete veendunud vanade osade
uutega asendamise vajaduses.

Meil on täielik ladu originaal

**Delco-Remy,
North-East,
Autolite,**

auto-käivitus-, valgustus- ja süüteseadeldise osi.

Delco-Remy — North-East

Ainuesindaja $\frac{C}{ü}$ „Tarmo“
Eestis:

Tallinn, Narva m. 6. Kõnetr. 306-50 ja 308-54



Ristsõnamõistus nr. 1.

Ülesanne.

1			2	3		4	5			6
		7			8					
9	10		11						12	
13		14		15				16		
17			18				19			
	20									
21						22			23	
24			25		26		27			
28			29			30				
		31								
32						33				

Sõnade tähendused:

Põikread: 1. Sellega hoitakse nii mõnigi autoõn-
netus ära. 4. Auto jalg. 7. autotelgede liik. 9. Ho-
busejõud. 11. Ärkvel olek. 12. Tuntud Saksa õmblus-
masinate ja jalgrataste tehase firma märk. 13. Äkki
pähetulnud mõte. 15. Terava otsaga pulk. 16. Naise
nimi. 17. Ühiskond. 19. On igal toal. 20. Lokaal.
21. Sealt saab vett. 22. Võõrasisa. 24 Vanaisa. 25.
Öli ingliskeeles. 27. Taguma, käskivas kõneviisis. 28.
Tema. 29. Kuulus hobuvõiduajamise koht Inglismaal.
31. Euroopa sadamlinn. 32. Tartu Ülikooli matemaat.
professoreid. 33. Türgi mehe nimi.

Püstread: 1. Halvatujuuline. 2. Briti pealinna ise-
äraldus. 3. Prantsuse autofirma (hääldades). 4. Sõit,
teekond. 5. Tegevuspiirkond, tööpõld. 6. Seal pidas
Mooses mäejutlust. 8. Maksva riigikorra vastane, mäs-
saja. 10. Tõmmata kindlad piirid. 12. Sellest meie ja-
lakäijad suurt ei hooli. 14. Mõõdukas toidus. 16. Tek-
kib raidumisel. 18. Tudengid omavahel (lühendatult).
19. Avar. 21. Labakinnas. 23. Suur müra. 25. Tun-
tud Euroopa autofirma. 26. Seltskondlik mäng. 29.
Poolametlik asutus Tallinnas. 30. Küsimus.

Auto

5. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasan dega Kr. 5.—
Väljamaale " 10.—
Üksik nr. kaasan deta . . . —.40
Väljamaale " —.80

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 1 (47)

Jaanuar

1932

SISU.

Aastavahetusel.
Jõuvankri võidukäik.
Veoautode näitus Pariisis.
Londoni Olympia.
„Cord“ Corporation (järg).
Gen. Motors Corp.
Uusi seadusi ja määrusi.
Lühemaid teateid.
Seda ja teist.
Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

Zum Jahreswechsel.
Siegesszug des Kraftwagens.
Lastautomobil-Ausstellung in Paris.
Londoner Olympia.
Cord Corporation.
Gen. Motors Corporation.
Neue Gesetze und Verordnungen.
Kürzere Nachrichten.
Dieses und Jenes.
Nachrichten des E. A. K.

Aastavahetusel 1931 — 1932

Siirdusime aastast teise erakordselt rasketes oludes. Juba eelmisel aastavahetusel märkisime majandusliku depressiooni tunnuseid. Siis aga lohusime seega, et kriis — võib olla — enam ei süvene, vähemalt meil mitte.

Maailma majanduskriis aga süvenes, süvenes ja laienes kõikjal. Suvel andis selleks hoogu Saksa rahanduskriis. Sellest sai Saksamaa Ameerika ja Inglise abil kuidagi üle. Kuid sügise saabudes sattus Inglismaa ise hätta. Tööstuskriis ja ebanormaalne vahetõus sisse- ja väljaveo vahel rõhus inglise majanduselu juba aastaid. Nüüd tuli lisaks rahanduskriis. Kulla väljavedu muutus ähvardavalt suureks. See pandi järsult seisma, ja naelsterling langes kulla aluselt, kaotades veerandi oma väärtusest. Kulla-standardist loobumisega taheti devaloriseerida naelsterling, elustada tööstust, suurendada toodete väljavedu ja vähendada tööpuudust. Rahvusliku kokkuhoiu ja riigi sissetulekute suurendamise sihiga pandi maksma — kolmandat korda Briti ajaloo kestel — ka kõrged sisseveotollid. Nende ja teiste erakordsete abinõudega loodab „Old Merry England“ pääseda raskustest.

Kuid sammud, mis Londonis astuti, kajasid üle Euroopa mandri. Esimesena tabas hoop Soomet: mark langes pooleni oma väärtusest, seda ei lünnastata enam kullaga. Kriis süvenes seisakuks. Soome

on praegugi ummikus, tööstused jäävad seisma, töötuid on üle sajatuhande. Kriisist pääsemiseks ohverdati keeluseadus. Viimane abinõu...

Soome margale järgnesid Rootsi, Taani ja Norra kroonid. Nende langus oli võrdne naelsterlingi omale. See süvendas kriisi terves Skandinaavias, kuigi mitte katastroofiliselt. Laviin oli pandud veerema, ja jõudes Saksamaale tekitas see seal seisukorra, mida iseloomustab Hindenburgi kiri Hooverile. See on Saksamaa „S O S“ Ameerikale — isegi pärast seda, kui Hoover lubas sõjavõlgade maksmises ühe-aastase moratoriumi! Seni kui abi saadakse, katsutakse seisukorda päästa „häda korra dekreetidega“. Need on äärmised abinõud, laenatud kommunistidelt...

Nii — ja Vene on ka maksuraskustes, kuhu selle viinud äpardunud eksport ja hiigla-ostukrediidid välismaal. Pole seisukord roosiline Ameerikaski, kus väljavedu on eelmisest aastast 30—40% langenud, kus hiiglatööstused seisavad turu ja tellimiste puudusel, kus põllumajandus end enam ei tasu ja kus töötute arv tõuseb kümne miljonini!

Vähe on maailmas praegu maid, kus üldine depressioon majanduselus poleks end tunda annud. Nii näemegi peaaegu kõikjal erakordsete abinõude tarvitamist, näiteks, häda korra dekreedid majanduselu piiritlemiseks, tollikõrgendused sisseveetavatele kaupadele,

monopolid ja litsentsid, valuutakitsendused ja pikk rida teisi, rohkem või vähem sunduslikke hädaabinõusid. Nõutakse ja tuuakse ohvreid, katsutakse kõigiti kriisi üle elada.

Eesti pole erand. Meie majanduselu pole isoleeritud muust maailmast, järelikult: maailma majanduskriis pidi puudutama ka meid. Ja puudutaski raskemalt kui oletada võidi.

Kriis hiilis meile pikkamisi. Esiteks avaldus see põllumajanduses, siis väliskaubanduses, järgmisena tööstuses ja viimaks finants-alal. Ise pole meie kriisis palju süüdi. Võtame näiteks põllumajanduse. Saak on juba kolmel aastal olnud keskmisest parem, isegi hea. Põllutöösaduste hinnad maailmaturul on aga järjest langenud, ka kodumaal. Siis väliskaubandus. Pea-väljaveoaineiks on meil karjasaadused ja mets. Nendegi hinnad on maailmaturul langenud: metsahinnad isegi niivõrd, et selle väljavedu enam ei tasu. Suurte ohvrite ja jõupingutustega oleme suutnud hoida väliskaubanduse bilansi tasakaalus. Edasi — tööstus. Kodumaa turg oma tööstustoodete poolest on üldise vaesuse tõttu jäänud väiksemaks. Meie suuremad tööstusharud (tekstiil, tsement, klaas, metall, põlevkivi, telliskivi, paber, vineer jne.), mis tervelt ehk osaliselt töötavad välisuru jaoks, ei suuda leida enam turgu või leiavad seda vaid vähesel määral. Põhjuseks: dumping, võistlus, kõrged sisseveotollid vähismail, ebaratsionaalsus toodangus jne. Tagajärg: tellimiste puudus, tööstuste seismajäämine ja tööpuudus.

Viimase raskusena on rahanduskriis. Oma kapitalide puudus on end tunda annud terve riigi olemasolu ajal. Välislaenu abil on katsutud seda „tõsisikust“ arstida. Viimaks saadigi kroon kulla alusele ja stabiilseks. Rahapuudus ja laenukapitalid on aga hoidnud meie diskonto- ja laenuprotsentid ebanormaalselt kõrgel. Kõrged protsendid jälle takistavad ettevõtlikkust tööstuses, kaubanduses ja teistel aladel. Manööverdades võõralt laenatud kapitalidega oleme seni suutnud oma rahandust hoida enam-vähem tasakaalus ja takistada krooni kursi langemist. Krooni kattevara oli ka peaaegu alati üle 50% liikvelolevast rahast.

Siis aga tuli naelsterlingi langus. Meie krooni kattevara langes järsult 46%. See oli õnnetuseks olnud suuremalt osalt just naelsterlingites. Krooni ähvardas ka Soome marga saatus. Eriti siis, kui üks meie suurim erapank sulges ajutiselt oma ukse. Valitsus tuli appi ja kroon päästeti seekord suurte jõupingutustega ja suurema eravälislaenu abil. Seni on kroon püsinud oma väärtuses; kuigi maailma rahanduskriis rõhub meid igast küljest ja olgugi, et äärmise rahakitsikuse kodus, siiski on lootusi krooni kursi hoidmiseks, et seega pääseda ähvardavast katastroofist, mis meie nõrgale majandusele võiks saada otse saatuselikuks. Hädaoht pole aga kaugeltki veel möödas. Sel-line on üldjoontes seisukord meil ja mujal.

Üle selle tumeda tagaseina tahaksime nüüd, aastavahetusel, heita pilgu möödunud aasta sündmustesse niivõrd, kui need meie autoasjandust puudutavad.

Hoolimata kõigist välistunnuseist, Monte-Carlo sõit Tallinnast, autonäitus, autode ja mootorrataste võidusõidud, mootorrataste sõit Narva-Jõesuht, mitmed autoretked kodumaal jne. jätavad mulje, nagu oleks meie autoasjandusel olnud „hea aasta“.

Aasta 1931. on olnud siiski raskem kui ükski eelmistest. Sest kui varem oli raskusi, siis peamiselt seepärast, et ala oli meil uus ja arenemata. Neist algraskustest saadi üle kindla tahte, hea usu ja visa tööga. Nelja-viie aastaga jõuti juba nii kaugele, et

meilgi võis juba autoasjandusest juttu teha. Kuid juba 1930. aastal hakkasid puhuma tuuled, mis ei enustanud head meie noorele autoasjandusele. Tolleaegne majandusminister hr. Zimmermann nägi autos lukust ja valitsus kõrgendas autode tolli sisseveokeeluks! Selle tagajärjel jäi sõidautode sissevedu peaaegu täielikult seisma, sest maksta ¼ auto hinnast tollimaksuks oli võimatu. Tolli võeti kolmes kategoorias: kaalult kuni 1000 kiloni — 90 kldfr. kilolt, 1000—1300 kiloni — 1.20 kldfr. ja 1300 kilost ülespidi — 1.50 kldfr. kaalu kilogrammilt.

Vahepeal oli valitsus vahetunud. Oli ka selgunud eelmise majandusministri õnnetu auto-tollipoliitika tagajärjed. Asuti autode sisseveotolli tegeliku eluga kooskõlastama. Ja nii saadi praegune uus „effektiivsele“ hobusejõule baseeruv autode sisseveotoll. Selle järgi on toll alates 10 kuni 70 kroonini efektiivse h.-jõu pealt. Võrreldes varema autode „kaitsetolliga“ alanes sisseveotoll sõidu- ja veoautodelt keskmiselt 30%. Tolliga oldi enam-vähem rahul, sest see juba võimaldas autosid osta, ja toll andis sissetulekuid.

Sama valitsus, kes alandas autode sisseveotolli, ei arvestanud bensiinitolli-küsimuses tegeliku elu huvidega. Seni oli bensiinitolli võetud 4,5 senti liit-rilt. Seega oli harjutud, ja seda ei peetud ebanormaalselt kõrgeks. Nüüd aga kerkisid välismaalastest põlevkivi-kontsessioonäride huvid päevakorrale. Nad nõudsid oma kontsessioonide kaitseks bensiinitolli kõrgendamist esiteks 15, pärast koguni 20 senti peale liit-rilt, ilma et oleks mingisuguseid tagatise selle kohta, et meie bensiinitööstus suudaks rahuldada kvantitatiivselt kodumaa turu nõudeid. Selline tollikõrgendus bensiinile oleks olnud lihtne kaitsetoll ja tegelikult välismaa bensiini, mille hind oli suuresti langenud, sisseveokeeld. See oleks võimaldanud välisbensiini-firmadele tõsta bensiinihinda kuni 35 sendini liit-rilt.

Nii kaugele meie valitsus siiski ei tahtnud minna. Tolli kõrgendati, kuid see ei rahuldanud kodumaa bensiinimüüjaid, sest nad arvasid, et pole saanud nii palju, kui tahtsid.

Bensiinihind tõusis järsult juba enne tolli kõrgendamist. Nurin suurenes. Nüüd tekkis omapärane nähtus: Riigi Põlevkivitööstus, mis meil seni suurimaks bensiinitootjaks ja mis ügedalt võidelnud bensiini tarvitaja huvides, hakkas vedama sisse odavat välisbensiini ja müüma seda segatult kodumaa bensiiniga. Seega takistati trusti ahnust ja hoiti bensiinihinnad loomulikkuse piirides. Hiiglasaagi lootusel sisseveetud suured bensiinitagavarad jäid suuremalt osalt erakauplejate ladudesse ja nende meelepahal polnud piiri. See väljendus ilmselt sügisel peetud Kaubandus-Tööstuskoja kongressil. Seal anti mõista, et ühe osa rahva huvide kaitsmine riikliku ettevõtte poolt olevat kuritegu, „lubamatu nähtus“ — nagu suurtöösturite esindaja ins. Mauritz oma kõnes tähendas.

Sõda bensiini pärast kestis edasi. Põlevkivikontsessioonäride soov ei olnud rahuldatud ja nad panid kõik rattad käima, et uut bensiinitolli kõrgendust läbi viia. Valitsus kõrgendaski bensiinitolle. Nüüd lasus bensiinitarvitaja peal juba 10 senti tolli- ja 5 senti liit-rilt teekapitalimaksu.

Kaks-kolmandikku põlevkivikontsessioonäride soovidest oli tollikõrgendustega nüüd rahuldatud. Kolmanda-kolmandiku said nad kätte 17. detsembril l. a. jõulukingitusena. Uue Bensiinimaksuseaduse muutmise seaduse järgi on meil nüüd bensiinitoll 15 senti kilolt välismaa bensiinilt ja 7 senti kilolt bensiinimaksu kodumaa (põlevkivi-) bensiinilt. Oleks kodumaa ben-

siinotoodang nii suur, et see suudaks rahuldada nõudmisi, siis võiks veel selle koormaga (7 senti kilolt kodumaa bensiinilt) leppida, kuid bensiinihinnad tõusid jõuluks 28—34 senti peale liitrit, siis ei jää muud kui konstateerida fakti: *meil tahetakse kõigi abinõudega takistada autoasjanduse arengut.* On ju päevaselge, et meil jääb aeg-ajalt jõuvankreid vähemaks, jääb vähemaks bensiinitarvitajate ringkond ja ei ole aeg vist kaugel, millal kontsessioonärid uute kõrgenduse plaanidega tulevad.

Eltoodud kurbadele faktidele peame juure lisama veel ühe: *monopolid.* Need pandi maksma meil väliskaubanduse tasakaalustamiseks ja valuuta väljavoolu takistamiseks. Põhimõtteliselt ei saa selle samu vastu olla, aga tegelikult kujunes monopolide seaduse vastuvõtmine praegusel kujul *ülekohtuseks suur-ärde eelistamiseks vähemate kõrval.* Monopolidest saavad nimelt kasu vaid suuremad, *esimese järgu suur-ärid.* Neile antakse sisseveolube. Autode müügi alal tundub, et väiksemad autofirmad on jäetud ukse taha. Autode sissevedu oli meil ju nii-kui-nii väike, nüüd monopoliseeriti sissevedu ja kitsendati niivõrd, et enam pole võimalik osta *sellist* autot, mida soovid, ja sealt, kust tahad, vaid pead leppima sellega, mida mõni suurfirma sulle pakub. *Siin on monopol mitte meie riigi ja rahvamajanduse huvides, vaid ühe „autotrusti“ huvides.*

Monopoliseaduse kannul sammus *valuutakontroll.* See oli ka vist tarvilik krooni kursi alahoidmiseks ja spekulereimise takistamiseks. Aga suuri raskesti *auto alal* on seegi kitsendus toonud. See halvab autode ja veel rohkem *autoosade ja varustuse* müüki. Valuutat ei müüda isegi autokummide muresemiseks. Kaugemale võib siis veel minna?!

Kokkuvõttes leiame, et kuigi autotolli suvel alanud ja kuigi bensiini segamisest piiritusega loobuti, siiski on *monopoliseadus, valuutakontroll, bensiinitolli kõrgendamine ja sisseveo piiramine* otse halvanud meie *autoasjandust.* Autode tasapind on langenud, sest sisse on toodud vaid odavaid sõidukeid, ja autode vananedes pole kitsenduste tõttu võidud hankida asemele uusi. Tarvitatakse vanu logusid, mis aga pikapeale muutuvad kõlbmatuks. Kujuka näite meie autode tasemest andis ametlik autode revideerimine läinud suvel Viljandis ja Valgas: *50—70% kõigist autodest olid sõiduks kõlbmatud!* Pole siis ime, et möödunud aastal autoõnnetuste arv meil kohutavalt suurenes. Autode sisseveo piiramine ja muud kitsendused on vähendanud ka tööd ja suurendanud *tööpuudust* autoalal. Autode tarvitamine on kujunenud ka kalliks — eriti taksoautode ja omnibuste liiklemise alal.

Krooni kõigele paneb pähe tung eelistada raudteid autoliikumise kõrval. See tung esineb mitmeti: *uued raudteed, omnibuseelinide kaotamine ja raudteede mootoriseerimine.* Möödunud aastal valmis ja avati liiklemisele *Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu* raudteed. Hõisati, aga liig vara! Vaevalt oli tulnud uute raudteede *avamispidustusilt,* kui juba hakati hauduma plaane raudteede *motoriseerimiseks.* Selle kavaga anti vaesusetunnistus senisele raudteede eelistamisele ja ehitustuhinale. Tunnustati, et *vaid mootor võib veel päästa meie raudteed pankrotist!* Siiski ei küsita: kui liikumine peab sündima mootorite abil, milleks siis oli vaja uut kallist raudteed, milleks siis ohverdada autotarvitajailt 1930/31. aasta kestel teedekapitali *heaks sissevõetud kümned miljonid* uute raudteede lisa-eelarvete katmiseks? Autotarvitaja peab meil maksma *uute raudteede ehituskulusid,* raudteede, millele tuleb

aastast-aastani *juure maksta* ja lõpuks need veel *mootoriseerida!* Hulleimat kilplapoliitikat on raske kujutella.

Kuid see pole kaugeltki veel kõik. Et raudteedel elu kuidagi sees hoida, selleks tahetakse *teha raudteede tarvitamine sunduslikuks;* tahetakse kaotada rida omnibuseeliine, nagu näiteks *Tallinna—Virtsu, Tallinna—Märjamaa—Pärnu* ja teised, et kodanikke ja turiste sundida tarvitama raudteed. Ei leia lihtsalt sõnu sellise poliitika iseloomustamiseks. Ise soovime meelitada turiste meile raha tooma, aga tossumasinaga ringi vedades peletame neilt viimase isu meil ringkäike teha.

Mie oludes — nagu Ameerikas ja Veneski — on kõik võimalik. Osalt muidugi seetõttu, et oleme, näiteks autoalal, *halvasti organiseerunud* ja et *puudub ühistöö.* Meil on autoalal näiteks kuus organisatsiooni: *Eesti Autoklubi, Eestimaa Autoomanikkude Ühing, Eestimaa Meri-jahtklubi autode osakond, Eestimaa Autojuhtide ja Motoristide Ühing, Motosklubi ja Omnibuseelinide Pidajate Ühing,* kuid *ühistegevust nende vahel pole sugugi,* kuigi huvid kõigil peaaegu ühised. Iga kitsendus autoalal mõjub kõigile *kitsendavalt.* Võtame kas või Kopli omnibuseeliini kaotamise, seega jääksid seisma 10—12 autobust ja töötaja — 50 inimest. Edasi, on kuri kavatsus suurendada *karristumäära* liikumisõnnetuste puhul; siis *autode sisseveotakistused* ja kümned teised autoala vastased sammud ja kavatsused. Üle *kümnetuhande* inimese elavad meil autoalast ja *sajad tuhanded* on sellest huvitatud, kuid jagunenuna pisirühmadesse, unustatakse ühised huvid.

Peaksime võtma eeskuju Soomelt ja Lätilt. Soomes on kõik sealsed organisatsioonid autoalal *tegutsenud ühiselt ja edurikkalt.* Lätis organiseerisid sealsed autoklubid streigi ja teised organisatsioonid ühinesid võitluses bensiinihinna tõstmise vastu. Meil on ka Eesti Autoklubi juhtinud võitlust kõikide autoasjandust halvavate aktsioonide vastu, kuid teised organisatsioonid pole selles võitluses ühinenud. Seepärast meil *lähebki läbi iga võte, mis sihitud meie autoasjanduse vastu, ja seepärast lähebki meie autoasjandus allamäge.* Iga partei, iga minister vaatab oma-moodi autoasjanduse arengule. On autoala kängus, siis on ka liikumine ja majanduslik transport kängus.

Nagu tähendatud, on Autoklubi energilisim meie autoalal tegutsevaist organisatsioonest. Aasta jooksul on selle liikmete arv kasvanud 38 võrra ja ulatub praegu 225. Klubil on oma häälekandja „Auto“, ja klubi tegevus ei jäta palju soovida: Möödunud kevadel korraldas klubi koos A/S. Näitusega *neljanda autonäituse,* mida käis vaatamas 6000 inimest. Korralduse suhtes ja arvestades väljapanekute rohkust — ka meie lennuvägi võttis sellest osa — õnnestus näitus raskest majanduskriisist hoolimata. Suve kestel korraldas klubi mitu väljasõitu, millest suurejoonelisem oli läti autosportlaste vastuvõtmine piiril ühiselt Eestimaa jahtklubi liikmetega ja nendega ühine ringsõit Lõuna-Eestis. Monte-Carlo sõidu stardi Tallinnast korraldas ka klubi aasta eest, kuid osavõtjaid Eestist seekord ei olnud. Suurimaks sportlaseks sündmuseks autoalal oli siiski augustikuu 16. ja 18. korraldatud 270 km maantee-võidusõit ja 1 km kiirsõit autodele ja mootorrattatele. Osavõtt oli võrdlemisi väike, saavutised siiski head. Võidusõit jääb aga kahjuks viimseks, sest korraldamine on kulukas ega tasu ennast. Aasta kestel on klubi külastanud peale lätlaste veel mõned soome autosportlased ja Ameerika Rahvuslise Autokaubandus-

koja esindaja Euroopas, Mr. John Lawrence, kes siin pidas kolm huvitavat loengut.

Nagu juba mainitud, on Autoklubi võidelnud agaralt meie autoasjanduse huvide eest. Klubi poolt on valitsusele saadetud kolm märgukirja: üks bensiniitoli kõrgendamise ja kaks autojuhtide karistumäärade suurendamise vastu. Toetust teistelt organisatsioonidelt selles võitluses on saadud vähe, bensiniitoli vastu on kuuldavasti ka Eestimaa Autoomanikkude Ühing protesteerinud ja karistuse suurendamise vastu autojuhtide kutseorganisatsioon.

Eesti Autoklubi algatusel organiseeriti mootor-raste-sportlaste osakond. Asutamisel astus uude organisatsiooni 20 liiget ja aasta lõpuks tuli neid veel sama palju juure.

Nüüd lõpuks tuleme autoasjanduse ainukese häälekandja juure. Olles ametlikult Eesti Autoklubi häälekandja, on „Auto“ eelmiste aastate eeskujul siiski jälginud autoala terves ulatuses, on pühendanud rohkesti ruumi lennuasjandusele, arvustanud meie tee-ja tollipoliitikat, kaitsnud autojuhtide, autoomanike ja autode tarvitajate huvisid, tõrjunud tagasi süüdistusi meie automobilistide aadressil ja nõudnud oludele vastavaid korraldusi liiklemise alal. Ühe sõnaga, „Auto“ on olnud meie automobilistide ja eralennuasjanduse eesvõitlejaks tervel ringil, täies ulatuses. Turismi on see tegevus ka edendanud ja autoala kaudu teinud tööd selle heaks. Võrreldes eelmiste aastatega on ikka rohkem pühendatud tähelepanu kodumaa sündmusile ja päevamuredele. Eriti rohkesti on puudutatud õnne-

tusi, liiklemisküsimusi ning autojuhtimisega ja selle õpetamisega ühenduses olevaid asju. Liiklemiskultuuri puudutavaid küsimusi on peetud terve aasta päevakorral.

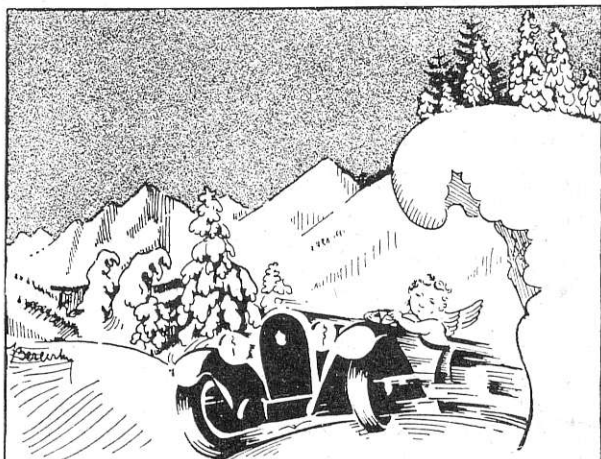
Raske majanduskriis on raskendanud ka „Auto“ seisukorda. Kulud on suurenenud, kuna tulud kuulutustest on vähenenud. Lugejate ja tellijate arv on aga rõõmustavalt järjekindlalt suurenenud. See asjaolu annabki julgust edaspidi võidelda; see kindlustab, raskustest hoolimata, „Auto“ edaspidise ilmumise ja edu.

Olgu siin veel tähendatud asjaolu, et kuigi „Auto“ juba viiendat astakäiku alustab, kuigi see on alati olnud võitluses meie autoasjanduse huvide eest, siiski pole meie autoalal töötavad inimesed ega organisatsioonid veel küllalt innukalt koondunud „Auto“ ümber. Tohiks aga soovida ja loota, et peale Autoklubi ka teisedki autoalal tegutsevad organisatsioonid koonduksid „Auto“ ümber. Ühistöö oleks viljakam ja ühine jõud tugevam. „Auto“ oleks meie kõikide ühine häälekandja ja eesvõitleja, nagu see oma algatusel ja riiskol seda juba ongi.

Eelpoolõeldu on maksev ka õhuasjanduse, turismi ja veemootorsporti suhtes. Turismi korraldus meil vajab häälekandjat, õhuasjanduse organisatsioon kavatseb hakata sellist omaette välja andma, ja endiselt on meil olemas 2—3 tehnilist ajakirja, mis ainult kitsa kihil huvides. Selline laiutamine ja killustamine on mõtetu, eriti nüüdsel raskel ajal. Turismi Keskkorralduse tulud vähenevad sel aastal umbes kolmandiku võrra — ühineda häälekandja asjus „Autoga“ oleks kõigiti kasulik kokkuhoiu mõttes. Õhuasjanduse ühing võiks ka mõelda kokkuhoiule häälekandja suhtes, sest korjatud sendid leiaksid paremat kasutamist kui iseiseisva häälekandja ellukutsumisel.

Loodame, et alanud aastal leitakse võimalusi koon-duda, et loobutakse laiutamisest ja killustamisest ja et viimaks saadakse ometigi aru, et ühenduses on jõud. Loodame, et käesoleval aastal koonduvad „Auto“ ümber kõik meie autoasjandusele, turismile, lennuasjandusele ja liiklemisele lähedalseisvad ning neil aladel tegutsevad organisatsioonid ja isikud. Koondudes kaitseme oma huvisid kõige paremini.

Soovime „Auto“ lugejaile, sõbrule, tellijaile, kuulutajaile, kaastöölisile ja kõigile, kes „Auto“ ümber koondunud või tulevikus koonduvad,



Edu ja õnne aastal 1932.

Toimetuse.

Jõuvankri võidukäik.

Dipl. ins. K. Anton.

Moodne jõuvanker, auto, mille arenemislugu tema primitiivsest algusest tänapäevase viimistluseeni ulatub ainult nelja aastasajasse, kujutab igivana inim-püüet: luua „iseliikuv“ vanker.

Esmakordselt leiab väljendust see mõte — et peaks olema võimalik valmistada sellist sõidukit — juba umbes kaks tuhat aastat tagasi kreeka matemaatiku Heron'i poolt. Kuid ehitatud pole ta vist kunagi ühtki jõuvankrit. Selle vastu aga teatab Heliodor (400. a. p. Kr.) ühest Athena templi kasutamisel olevast sõidukist, mille masinavärk pandi liikuma vankris peidetud loomade ja inimeste jõu abil. Millist liiki see

masinavärk võis olla, on võimatu kindlaks teha tänapäeval isegi oletuste abil.

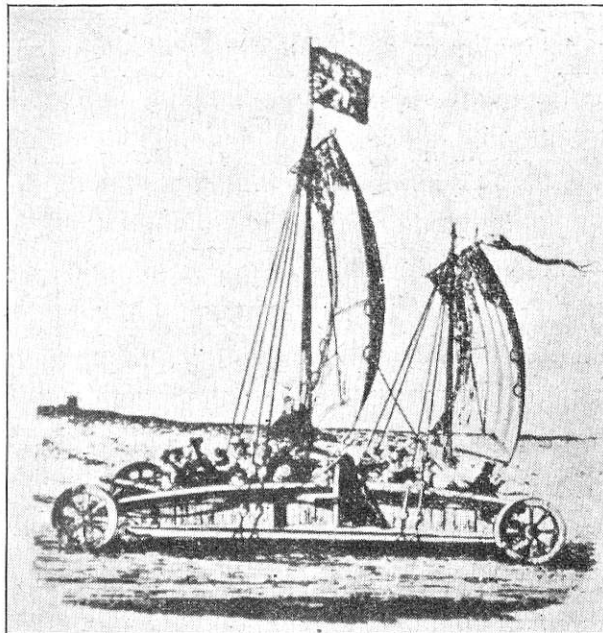
Kaumat aega pärast seda pole kuulda midagi jõuvankreist. Alles 13. sajandil leiame õpetlase, munga Roger Bakon'i kirjadest, et „on võimalik, ehitada vanker, mis edasi liigub looma jõuta, ainult teaduse ja kunsti abil“. Ka Leonardo da Vinci tegi katseid lahendada seda probleemi 15. sajandil. Arvurikkad olid keskajal, eriti Lõuna-Saksamaa linnades, katsed ehitada n.n. „kunstvanker“ tolleaegse mehaanika abinõudega (kangid, vändad, hammasrattad, vedrud, vihid jne.) ja see liikuma panna inimese käte või jalgade

jõu või kellavärgi abil. Esimene, mitte looma või inimese, vaid välispidisest jõust liikuma pandud sõiduk oli *purjevanker* (pilt 1.). Selle ehitas hollandlane *Simon Stevin* aastal 1600. Tema sõiduk, milles 30 inimest, saavutas soodsa tuulega, liikudes mööda siledat mereäärt mõõnaajal, 33,8 kilomeetrilise kiiruse tunnis. Ka Inglismaal ja Hiinas ehitati niisuguseid purjevankreid.

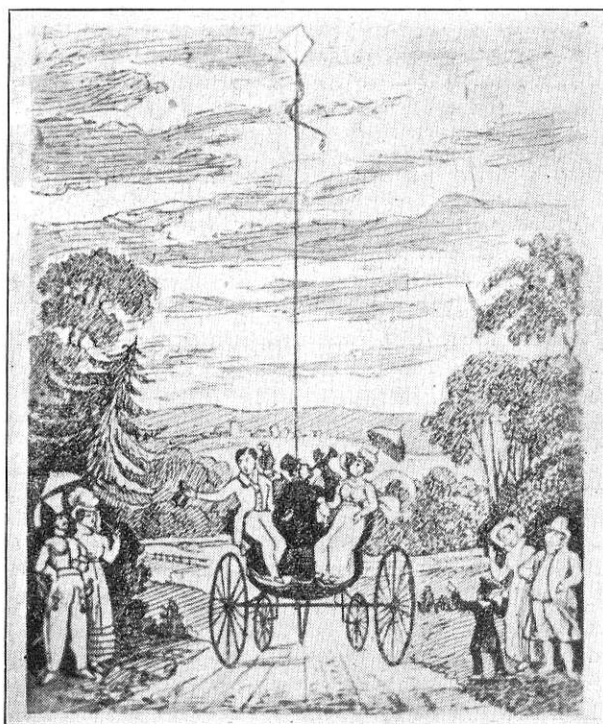
Tuult, kui jõuallikat, kasutasid ka sõidukid, mis veeti lendlohedest või tuuleveski tiibadest. Pildil 2. kujutatud vankri peale võttis patendi 1826. a. inglase *Pocock* Bristolist. 1649. a. sõitis Nürnbergi tänavail esimene kellavärgi abil liikuv sõiduk. Tema ehitaja oli kellameister *Jean Hautzch* (pilt 3.). Milline oli selle vankri sisemine ehitus, pole täpselt teada; kuid näib, et rattad said liikumise kellamehhanismilt ja et samal ajal vankri sisemuses peitusid ka inimesed, kes igatahes aitasid käsi- või tallamisvändaga kellavärgi liiga nõrka mehhanismi. See vanker liikus väga aeglaselt; ta tegi tunnis ainult 1,6 km.; ta leiutaja pidi aeg-ajalt maha astuma vankrilt, et kellavärki üles keerrata. Sellele vaatamata äratas vanker niivõrd Rootsi printsi Karl Gustavi imetlust, et ta selle ostis viiesaja taalri eest. Eriti tähelepanuväärne selle vankri juures on asjaolu, et ta kandis signaalpasunaid. Need olid mahutatud mitmesse kohta vankrit ehtivatesse kujudesse. Et kindlasti keegi *alla ei jääks, pööratas lohe peale selle ka silmi*. Kui uudishimulised tulid liiga lähedale, siis sülgas ka lohe nendele vett näkku.

Esimesena, kes tuli mõttele kasutada jõuallikana auru, oli kuulus inglise füüsik *Isaac Newton* (1642—1726.), kes arvas, et aurujõudu tahapoole suunitud torust peaks jätkuma sõiduki liikumapanemiseks (pilt 4.). Kuid auruvankri hilisema aja leidurid võtsid oma konstruktsioonide aluseks teise idee: rakendada aurujõudu otsekohe ratastele. Katseid selles suunas oli palju. Alles aastal 1774. läks korda Pariisis prantsuse ohvitseril *Cugnot*'il konstrueerida vanker, mis sissemahutatud kolvimasinaga tegi umbes neli km. tunnis (pilt 5.). 1786. a. ehitas ühe auruvankri ameeriklane *Evans*. See oli väga lihtsa ehitusega: neljal rattal asetus suur kast, milles oli toleaeagne aurumasin. Masina hooratastelt läks tagumiste rataste peale veorihm ja teine rihm jälle esimeste rataste peale (pilt 6.). Vanker jooksis küll, kuid osutus liiga raskeks ja aeglaseks. Järgmine, praktiliselt kõlvulik sõiduk tekkis Inglismaal, konstrueeritud *Symingtoni* poolt (pilt 7.). Selle vankri aurumasina kolb andis liikumise edasi hammasrataste abil.

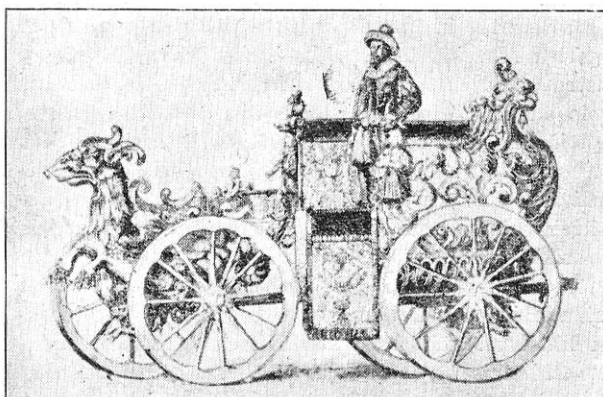
Peaasjalik pahe, mille üle kaebasid kõik toleaeagsed leidurid, oli liig väike kiirus, mille kohta ei saadud õiget pilti. Ühed uskusid, et rataste ja tänavasillutuse vahel olevat liiga palju hõõrumist, mida peaks hävitama sile sõidutee. Nad ehitasid siis roopaid ja vedureid. Teised aga arvasid, et hõõrumine olevat liiga väike — ratas ja tänavasillutus ei muljuvat küllalt tugevasti üks teise vastu, olevat vähe „adhäsiooni“. Hakatigi siis seda looma. Seega algab siis jõuvankri tagasisammumise ajajärk. Tekivad jõuvankrid hammasratastega, millele antakse küllaldane „adhäsioon“ ja mis koormatakse peale selle veel külgehaagitavate vankritega (pilt 8.), või varustatakse koguni „tõukejalgastega“. Viimasel juhul toetusid vastu maad kangid, mis pidid „toetama“ rataste tööd ja lükkama sel viisil rattaid edasi. Seega taheti teatud määral aimata järele hobuse kapju. Et sarnased ideed leidsid väljenduse veel hiljem, tõendab 1830. a. ehitatud rippuv vanker; selle juures taheti luua tarvilist rataste „adhäsiooni“ seega, et lasti suurendada hõõrumist veetavate



Pilt 1. Stevin'i purjevanker.



Pilt 3. Kellavärgiga vanker (1649).



Pilt 2. Lendlohest veetav vanker.

inimeste kaalu surve läbi vastu alust, s. t. roobast. Nagu poleks sama kaal mõjunud samasuguselt, kui rattad oleksid surunud vastu maad! Need rippuvad sõidukid (pilt 9.) pandi liikuma rihma ja vända ülekande abil.

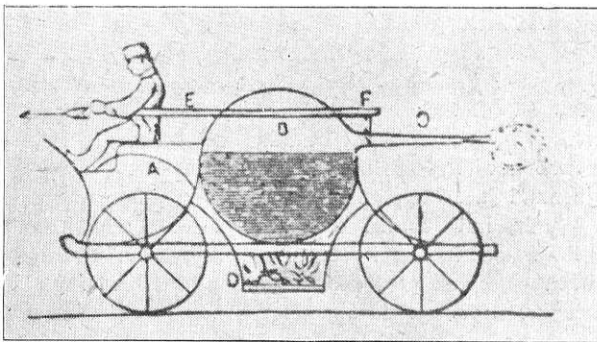
Mõned leidurid tulid veendumusele, et nende edutus olenes masina nõrgast võimest. *Julius Griffith* varustas seepärast esimesena 1821. a. oma auruvankri kahe silindriga. Ka *Burstall* ja *Hill* kasutasid aastal 1824 nende poolt ehitatud vankril kaht silindrit. See vanker (pilt 10.) erineb veel teise, äärmiselt tähtsa üksikasja läbi. Meie näeme, et see on varustatud nii juhtimiseadisel kui ka ede- ja tagaratastel koonuse- ja hammasratta ülekannetega, mis on üldiselt tarvitusel veel tänapäeva bensiinivankreil.

Kuigi vahepeal oli saabunud juba raudteeajajärk, ei vaibunud siiski katsed luua praktilist auruseõidukit, mis poleks seotud roobastega. Nii olid Inglismaal 19. sajandi alul liikumas suured auruomnibused, kuhu võis mahtuda kuni 20 inimest; need saavutasid 16 kilomeetrit tunnis (pilt 11 ja 11-a). *Squire'i* ja *Macerone'i* auruvanker (pilt 12.) jooksis isegi 1700 inglise miili. Auruvanker köeti koksiga, ja ta arendas umbes 30 km. tunnis.

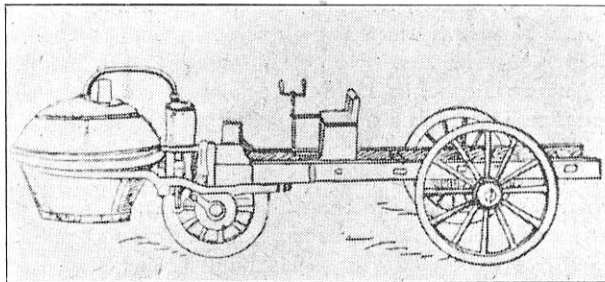
Aastal 1840. lõpeb Inglismaal jõuvankrite liikumine, mis oli juba õitsele löönud. Süüdi selles oli inglise parlamendi poolt väljaantud seadus, mis surus alla jõuvankrite kiiruse kuni 4 km. tunnis, ja peale selle veel ettekirjutus, et iga hobuseta vankri eel pidi käima mees punase hoiatuslipuga. Selle seaduse viisid läbi raudteeseltsid, kes hakkasid tõsiselt kartma auruvankrite võistlust maanteedel (vaata pilt lhk. 8).

Prantsusmaal arendati veel kaua auruvankrit. Kuulsad *Bollé* (pilt 13.) ja *Serpolet'i* (pilt 14.) vankrid eelmise sajandi lõpul olid juba tunduvalt kergemad, kiiremad ning kindlamad, kuid aurumasin omas ikkagi liiga suure kaalu oma saavutuse kohta ja võttis enda alla väga palju ruumi ühes oma korstnaga, tule- ja süteruumiga.

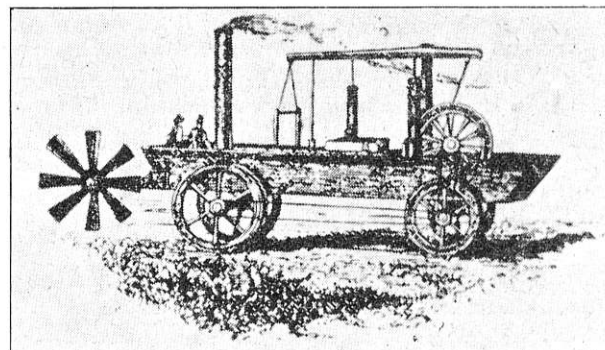
Eeltingimuseks kõlvuliku jõuvankri loomiseks oli jõuallikas, mille maht ja kaal olid soodsas suhtes kasulikkuse saavutamiseks. Ja see oli gaasimootor. Esimese katse — konstrueerida sarnane gaasiplahvatusmootor ja see asetada vankrile — tegi 1807. aastal prantslane *Rivez*. Nii tema kui ka paljude teiste konstruktorite katsed kõikides suurtes riikides jäid 19. aastasaja esimesel poolel tagajärgedeta. Tähtsat eeltööd sel alal tegi prantslane *Lenoir*, kes aastal 1860. ehitas esimese, gaasiga töötava, kahetaktilise mootori, ja ka saksa insener *Otto*, kes aastal 1877. ehitas neljataktilise mootori, mis oli alul paigalseisev ja pandi käima valmistatud gaasiga. Kuigi nad mõlemad rakendasid oma mootorid transpordi otstarbeks, edu nende jõuvankrid ei saavutanud. Alles kolm sakslast: *Siegfried Marcus*, *Karl Benz* ja *Gottfried Daimler* konstrueerisid enam-vähem kõlvuliku mootorsõidukid. Viinis elutseva *Marcus'e* tööd jäid praktilise eduta, kuigi jõuvanker, mille ta lõi 1875. a. näitusele, pakkus juba mitmeid tähtsaid organeid ja arvurikkaid, konstruktiivseid üksikasju, mis leiduvad ka hilisemais jõuvankreis. Edu, mis jäi saavutamata, võitsid endale vaevarikka pioneertöö järele *Daimler* ja *Benz*. *Daimler* lõi *Otto* mootori täielise ümberkonstrueerimise läbi masina, mis oma kaalult, kergelt käigult ja ehitusviisi lihtsusest võimaldas kerge ja ratsionaalse sõiduriista ehitamise. Ta leiduse peale anti talle 1883. a. patent, ja 1886. a. jooksis oma rauaga rehvitud puuratastega, kõrvaliste tugiratastega ja hiiglasadulaga



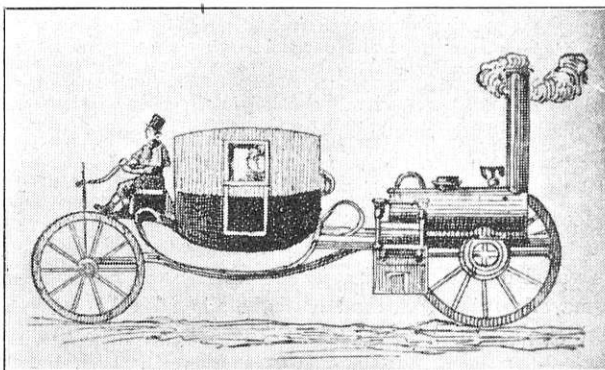
Pilt 4. J. Newton'i auruvanker (1680).



Pilt 5. Cugnot'i auruvanker (1771).



Pilt 6. Evans'i auruvanker (1786).



Pilt 7. Symington'i auruvanker (1786).

esimene mootorratas (pilt 15.) Kannstatti linna tänavatest läbi. Ühel ajal, kuid rippumatult *Daimlerist*, lõi *Benz* kolmratta (pilt 16.), mille kõrgete tagarataste vahele oli seatud mootor, mis kandis juba hooratast, gaasistajat, oli elektrisüüte ja veejahutusega. See mootor — kolme rattaga vanker sõitis esimest korda Mannheimis. *Daimler* asus vahepeal ühe neljarattalise vankri konstrueerimisele, mille 1½ h.-j. ühesilindrilise mootori jõud kanti üle hõõrumiskuplungi läbi tagaratastele. Ja kui see vanker, mis saavutas kiirust 18 km.

tunnis, lõpetas edukalt oma proovisõidud läbi Esslingi varakevadel 1887., oli seega lõõnud auto sünnitund.

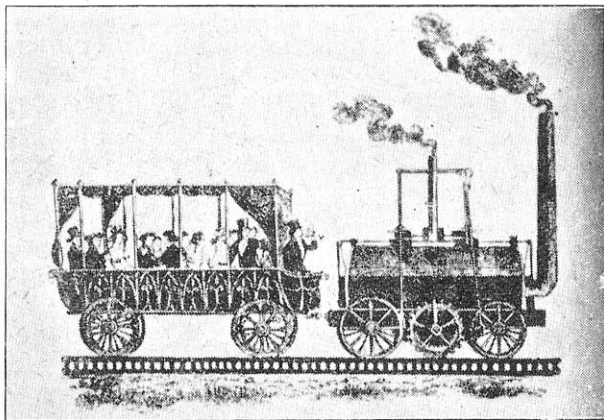
Benz'i ja Daimler'i leidused, nii põhjapanevad kui nad olid, ei leidnud esmalt Saksamaal tarvilist tunnustust. Prantsusmaa oli see, kes kasutas ja viimistles saksa konstruktsioonid ja arendas varsti autotööstust laias ulatuses, sellal kui Saksamaal kauemat aega polnud mingit huvi selliste püüete vastu. Üksikud töökojad saavutasid häid tehnilisi edusamme, kuid nende toodetele leidis vähe turgu.

Kuni 20. sajandi aluni arenes auto nii, nagu ta peajoonetes leidub veel moodsais jõuvankreis. Mootor paigutati vankri tagant ette. Ühe- ja kahe silindrilise mootori asemele astus mitmesilindriline. Mootorivõime tõusis järjest kõrgemale, konstrueeriti jahutaja, juhtkangilt mindi üle roolirattale, kahe kiiruse asemel võeti tarvitusele neljakäigu-seadeldis, organid jõu ülekandmiseks tagaratastele, gaasistaja ja süüde said viimistletud, hakati kasutama kõrgema väärtusega materjali, ja mootori käivitamiseks loodi käivitajavänt. Ka väliskujus saavutati edusamme. Esimesed mootorsõidukid omasid veel hobuvankri kuju; nüüd püüti vabaneda vanadest kujudest (Victoria, Break, Vis-à-vis, Comfortable jne.). Esimene väljendus leidis aset külje pealt kinnises „tonneau's“, kusjuures sisse astuti tagantpoolt. Raudrehvitamise ja hiljemalt pealepandava täiskummi rehvi asemele astus nüüd õhuga täidetud pneumaatik. See leidis oli aastal 1845. patenteeritud inglase R. William Thomsoni poolt, kes tahtis valmistada ja mahutada ratastele õhurõngad vulkaniseeritud kautšukist või guttapertšist, et „teha liikumine pehmemaks ja vähendada müra“. Aastal 1888. katsetas seda leidust iiri loomaarst Dunlop ning kinkis autole õhuga täidetud kummirehvi, mis kaitses nii vankrit kui ka seesistujat põrutuste eest.

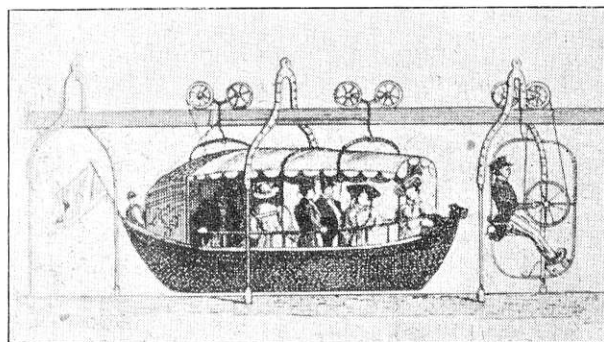
Pärast seda, kui juba paljud rikkad isikud Prantsusmaal, sportlisest huvist mootorsõiduki vastu, pöörasid sellele oma tähelepanu, leidis 1894. aastal aset Pariis—Roneu'i vahel maailma esimene autovõidusõit, distantsil 125 km, kus võitja saavutas keskmise tunnikiiruse umbes 20 kilomeetrit.

1898. a. oldi ka Saksamaal nii kaugel, et organiseeriti Berliini ja Potsdami vahel esimene Saksamaa võidusõit. Selliste võidusõitude, kindlustussõitude, korsoode jne. läbi äratati huvi auto vastu. Kõigis maades liitusid autosõitjad klubidesse ja seltsidesse. 1899. a. leidis aset (juba Pariisi maailmanäitusel aastal 1889. esinesid autod ja mootorpaadid) esimene rahvusvaheline mootorvankrite näitus Berliinis, mis andis tugeva tõuke Saksamaa autotööstusele. Sissetootatud tehaste kõrval, mis valmistasid „Mercedes“- (Daimler) ja „Benz“-vankreid; tekkisid arvurikkad uued firmad. Osa nendest on säilinud veel tänapäevani ja kuuluvad juhtivate hulka, nagu Opel, Stoeber, Adler, Horch, N. A. G., N. S. U., Presto, Hansa-Lloyd jne., mis alguses kasutasid prantsuse firmade mudeleid; teiselt poolt kasutas ka Prantsusmaa sakslaste saavutusi (Panhard-Levassor) ja ehitas Daimler'i patentide järgi. 1899. a. ilmusid Stuttgarti ja Berliini tänavale esimesed taksoautod (pilt 17.). Ka post omas juba mõned jõuvankrid, samuti paljud tuhanded eraisikud. Vana sajandi viimaseil aastail oli saksa jõuvankrite toodang oma 36 firmaga, mis valmistasid bensiiniautosid, ja 12 firmaga, mis valmistasid elektromobiile (pilt 18.), juba kolmandal kohal pärast Prantsusmaad ja Ameerikat. Inglismaa oli oma arenemises tugevasti jäänud maha.

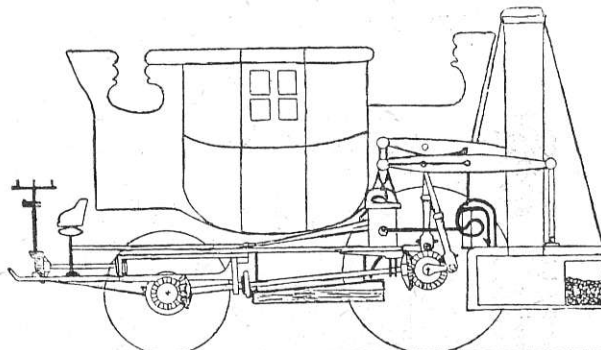
Uue sajandiga algas nüüd jõuvankri arenemine



Pilt 8. Hammasratastega auruvanker.

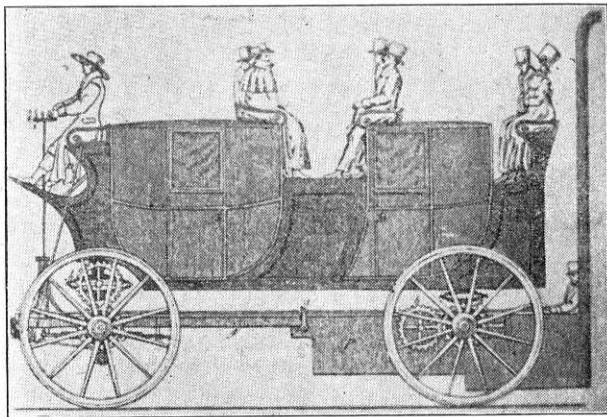


Pilt 9. Rippuvad sõidukid (1830).

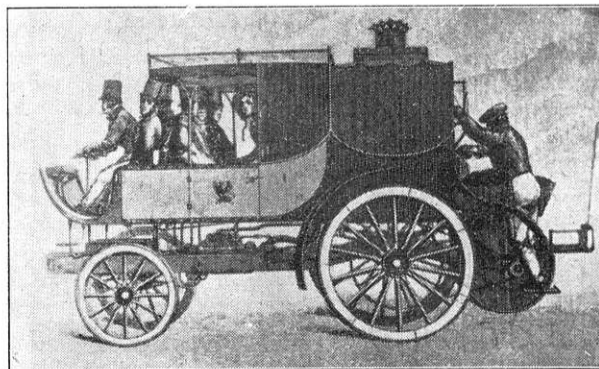


Pilt 10. Bursta'i ja Hill'i auruvanker (1824).

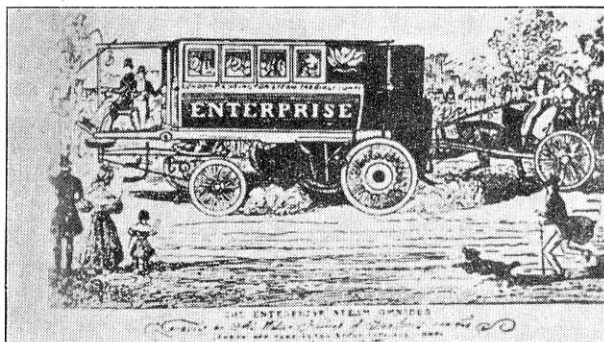
tehnilises mõttes ja autoasjanduse kiire levimine kultuurmaades. Kõikjal korraldasid autoühingud võidu- ja sõidukindluse sõite, mille siht polnud ainult sportlase auahnuse rahuldamine, vaid nad taotlesid kõrgemaid sihte, nimelt materjali headuse ja vastupidavuse proovi, ning et näidata uute tehniliste teede ja konstruktsioonide viimistluse tulemusi. Sõidule 1898. a. Pariis—Amsterdam ja tagasi järgnesid sellised Pariis—Berliin 1901. a., Pariis—Viin 1902. a., Pariis—Madrid 1903. a. Viimane sõit katkestati Bordeaux juures, sest et õnnetu täht, mis püsis korraldajate kohal, kohe alguses nõudis osavõtjate ja pealtvaatajate seast 10 surnut ja mitu raskelt vigastatut. Sellised õnnetused ja alatasa kasvav jõuvankrite arv ja kiiruse tõus, siia juure arvatud ka mootorite müra, äratöötanud gaaside hais ja tolmutekitamine, tekitasid jõuvankrile palju vaenlasi, kelle vaenulikkuse all tuli 20. sajandi alul raskesti kannatada autojuhil. Need asjaolud andsid põhjust teha takistusi autoasjanduse arengule vastavate karmide määrustega. Vaatamata kõigile takistustele lõi auto siiski pikkade aastate jooksul võidurikalt läbi; ja seda mitte ainult kui sõiduk isikute veoks, vaid kaupade veoks ja transpordiks.



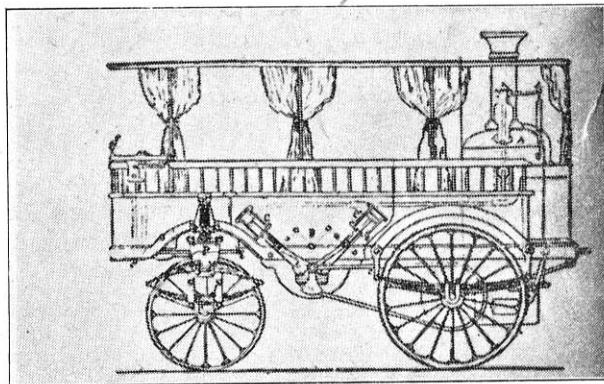
Pilt 11. Inglise aurumasin Mailcoach (1825).



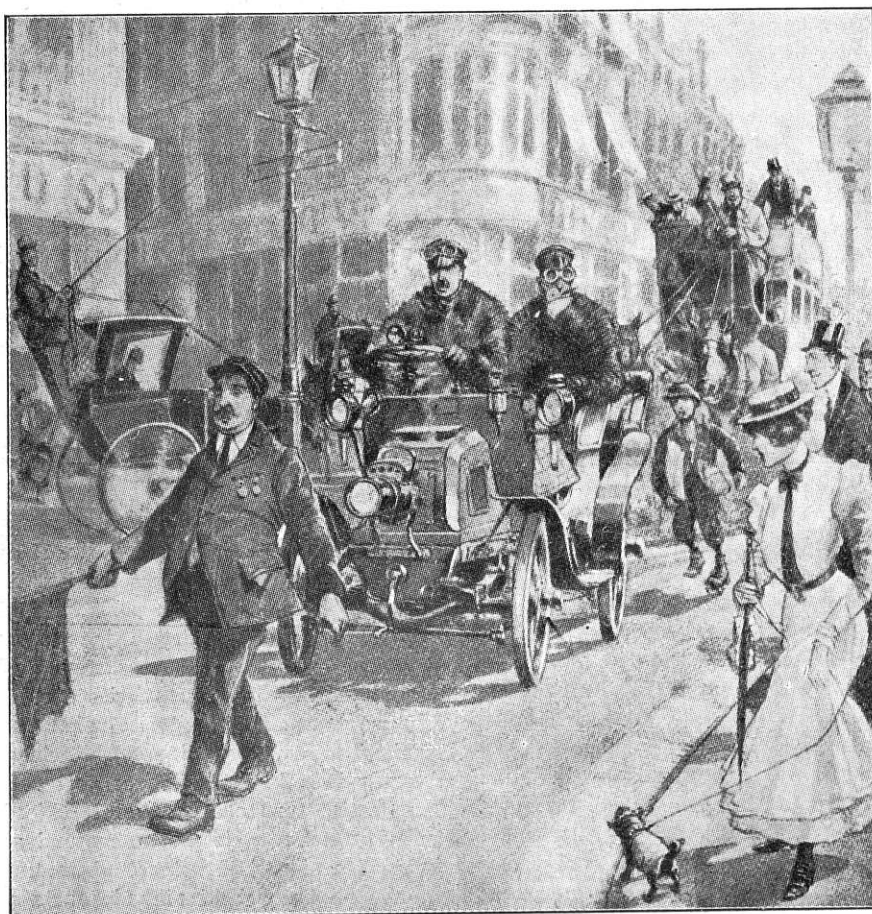
Pilt 12. Squire ja Marcerone'i auruvanker (1883).



Pilt 11-a. Auruomnibus (1835).



Pilt 13. Bollé auruvanker (1873).



Mees punase lipuga hoiatab teelolijaid.

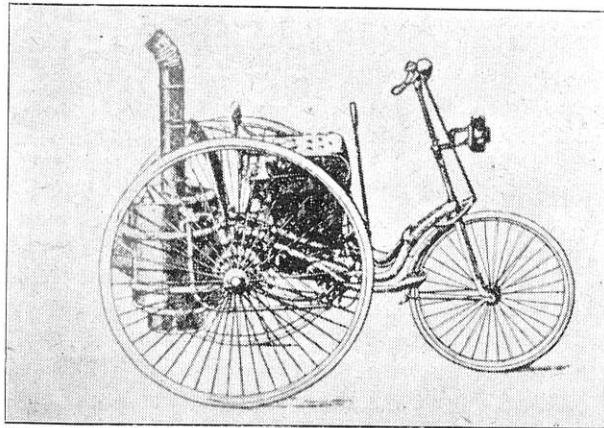
Spordiklubide kõrval tekkisid ühingu, mille huvi suundus nüüd enam tehniliselt ja tööstusliselt. Nii tekkis aastal 1897. Saksamaal „Kesk-Euroopa mootorvankrite ühing“, millest arenes „Üldine Saksamaa Automobiilklubi“. Hiljem määrati kindlaks rahvusvahelised spordireeglite reglamendid, kõrvaldati raskused liikluses ühest maast teise; tehti ümber maailma reise autos. Nii, näiteks, läbistati Aafrika põigiti, sõideti New York—Pariisi ja Peking—Pariisi vahet. Suurlinnades leidsid aset näitused, mis võimaldasid võrdlushinnangu üksikutes maades saavutatud edust ja olid mõjuvaks propagandaks. See jõuvankritehnik ja -tööstuse ning autospordi ja turismi õitseajajärk katkestati korraga kõigis Euroopa riigis maailmasõja läbi.

Teisiti oli Ameerikas. Küll tuli ka siin autotööstus ümber moodustada vastavalt Ameerika kui ka liitlaste sõjanõuetele. Sõja-aastate kestel ja nendele järgneva Euroopa sügavama majandusliku depressiooni ajajärgul võis võtta Ameerika autotööstus hoogu tehnilises ja kaubanduslikes mõttes. Et olud Ameerikas avaldasid suurt mõju ka olukorra kujunemisele Euroopas, on tarvis heita pilku auto arengule sealpool ookeani, enne kui teha lõplik ülevaade autoasjandusest viimaste aastate vältel.

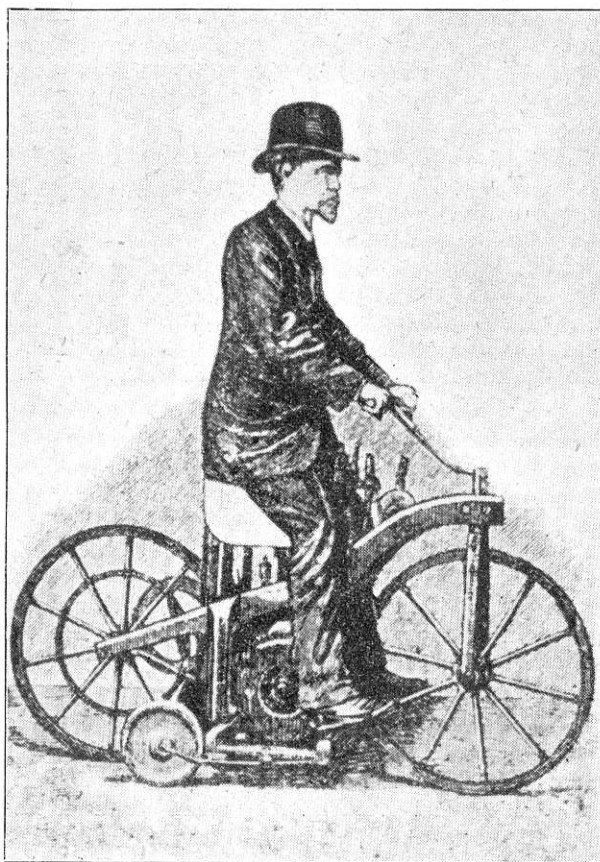
Pumkiuvinesi linnas, Indiana osariigis, tegi esimese proovisõidu oma konstrueeritud autos keegi *Evald Haynes*, aastal 1894. Järgmistel aastatel leidsid aset esimesed Ameerika „võidusõidud“, vist ergutatud teatest Prantsusmaal peetud võidusõitudest Paris—Bordeaux. Nendele esimestele võidusõitudele ilmusid mitmed ameerika autod, millest võib järeldada, et kohe pärast esimest ameerika mootorsõiduki leiutamist mitmed tehnikud tegelesid bensiiniga töötava jõuvankri probleemi lahendamisega. 1898. a. oli 23, 1900. — 27 autovabrikut, millest igaüks valmistas umbes 200 sõidukit aastas. Vanim firma, mis 1897. a. üle läks seeria-valmistusviisile, oli „Oldsmobile“ (pilt 19.). Samal aastal pani aluse oma firmale „Studebaker“, kaks aastat hiljem „Locomobile“ ja „Packard“; 19. sajandi esimesel aastakümnel — „Marmon“, „Buick“ ja „Cadillac“, teisel — „Auburn“, pärast maailmasõda (1924.) — „Chrysler“. Olles 1890. a. Edison teenistuses ehitas Ford oma esimese auto. Alles aastal 1903. võis ta asutada seltsi, mis oma tegevust algas Detroitis ja võttis sarnase suurepärase arengu, nagu seda vaevalt võib leida mõnes teises tööstusharus. Oma erilise, mehhaniseerimise süsteemi ja seeria-valmistamise läbi ehitab *Ford Motor Company* juba aastakümneid häid ja väga odavaid universaalaautosid. Viimastel aastatel on aga Ford Motor Company'le kasvanud tugev konkurent *General Motor Corporation*'i näol, kes valmistab seitse isesugust autotüüpi ja võib varustada oma autosid mitmesuguse tugevusega mootoritega.

Autotööstus Ameerikas võimaldas sajandi alul tööd umbes 2000 inimesele, 10 aastat hiljem 278.000 inimesele. Autotööstus tänapäeval on kujunenud tähtsamaks ja suuremaks tööstusharuks, kus nüüd on ametis umbes 3¼ miljonit inimest, ja mis töötab investeeritud kapitaliga üle kahe miljardi dollari suuruses. Maailma jõuvankrite arvust (üle 35 miljoni) langeb 80% Ameerika arvele, kus iga viie inimese peale tuleb üks auto.

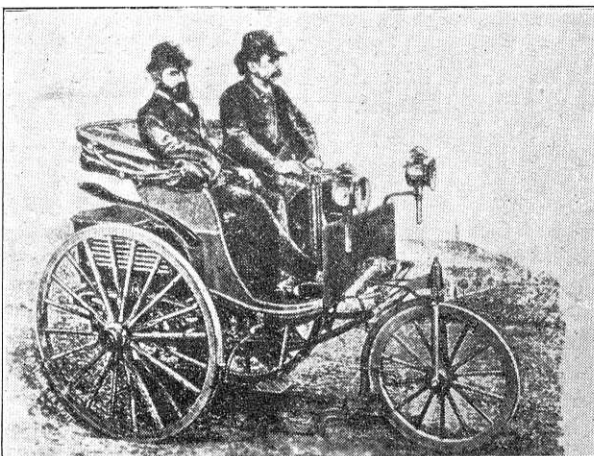
Praktiline ameeriklane on toonitanud ammust ajast, et auto on hädatarvilik ese. Ta ostab ja valmistab seepärast peaaesjalikult kindla ja hõlpsa liiklemisvahendi, ja mitte sõiduki, millega saavutatakse vaid sportlasi saavutusi. Tema eeskujule on järgnenud Eu-



Pilt 14. Serpolet'i aurutsikkel (1887).



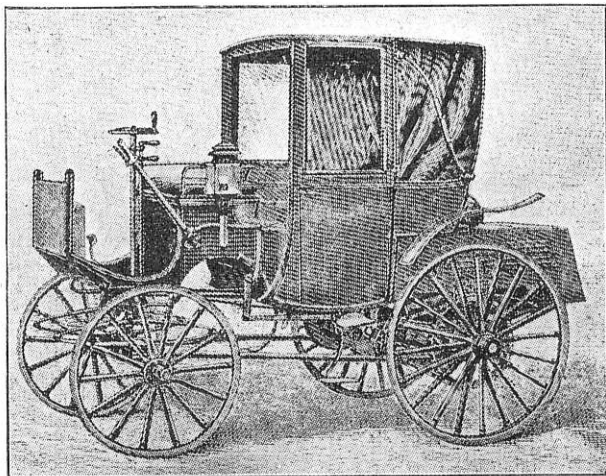
Pilt 15. Daimler-mootorratas (1885).



Pilt 16. Benz-mootorvanker (1888).

roopa maade autotööstus ja väljendanud tendentsi, mida võiks iseloomustada umbes järgmiselt:

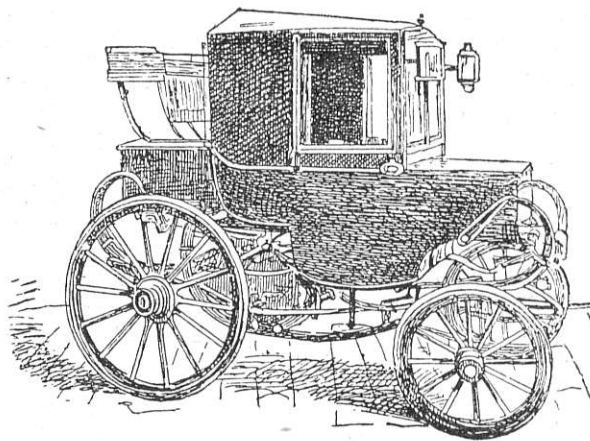
Juba aastaid püüti Euroopas anda mootorile võimalikult väikesed mõõdud, kusjuures katsuti tõsta võimet gaasisegu kompressiooni ja tiirude arvu läbi. Nendest väikestest, kõrge kompressiooniga mootoreist on mindud üle tugevama mootori peale, mis oma suurema silindri mahu tõttu omab soliidsema jõutagavara, ja oma madala tiirude arvu tõttu ka pikema eluea. Jõutagavara aga mängib just moodsas liiklemises tähtsat osa. Seepärast mindigi üle, et anda autole kiirem tõmbemoment, neljalt silindrilt kuue ja kaheksa silindri kasutamisele, mistõttu mootor saab suurema elastsuse.



Pilt 17. Esimene taksoauto (1899).

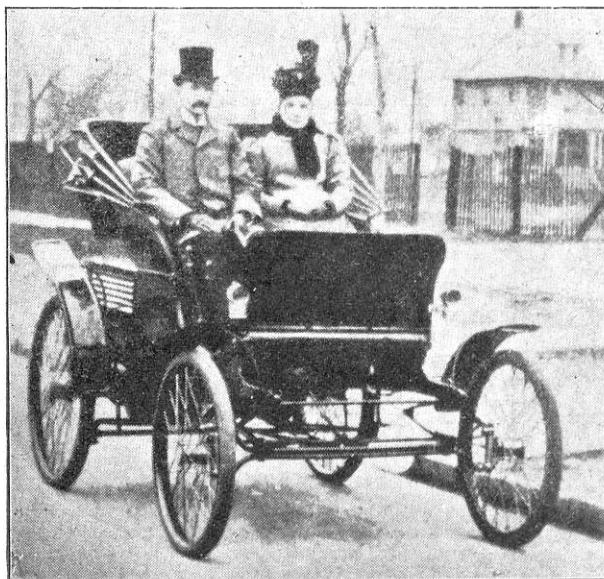
Lahtise karosserii (Phaetoni) asemel eelistatakse kinnisi (limusiini). Siin pole veel täiesti liitunud eurooplase individuaalne maitse ameeriklase lihtsustatud eeskujuga. Ideaalne lahendus leitakse viimasel ajal *kabrioletis*, mis väheste toimingutega võimaldab maha ja ülestõstetava katuse abil teha lahtisest täiesti kinnine sõiduk.

Edaspidine autode võidukäik on sündinud viimase 40 aasta jooksul. Sõideti hüplevates ja ebamugavates autodes, mille kõrgus sageli ületas pikkuse. Kui jõuti edasi ilma mootori rikketa või kummi lõhkemiseta enam kui 10 kilomeetrit, võis õnne tänada; kuid mõnikord viibis autojuht kauemat aega auto all, kui selle sees; igal juhul oli ta väsinud, tolmunud või vihmast märg ja oma sõiduga oli vaid saavutanud tõenduse isiklikust julgusest ja vaprust. Tänapäeval sõidetakse sageli mitmed sajad ja tuhanded kilomeetrid mängides maha, ilma mingisuguse defektita, ilma et tunduks erilist väsimust.



Pilt 18. Esimene elektromobiil.

Mitte just sama kiires proportsioonis kui kiirusrekordid, aga siiski väga tunduvalt on tõusnud ka sõidukiirus maanteedel. Muidugi loob auto tulevik ka käsitamiskindluse ja kiiruse suhtes veel edaspidiseid edusamme, kuid kõigepealt peame püüdma saavutada seda, mida Ameerika on saavutanud: *teha auto suurema odavuse läbi kättesaadavaks hulkadele*. Alles siis, kui rahva suur enamus on automobiliseeritud, s. t. kui normaalsissetulekuga isik omab auto, mis säästab aega ja jõudu töötundidel ja võimaldab puhketundidel tihedamat kontakti loodusega ning seega eluenergia kosutust, alles siis ilmneb, et kõik need tuhanded, kes aidanud kaasa auto loomisel ja viimistlusel, nagu leiutajad, tehnikud, vabrikandid, sportlased jne., *pole ilmaaegu elanud!*

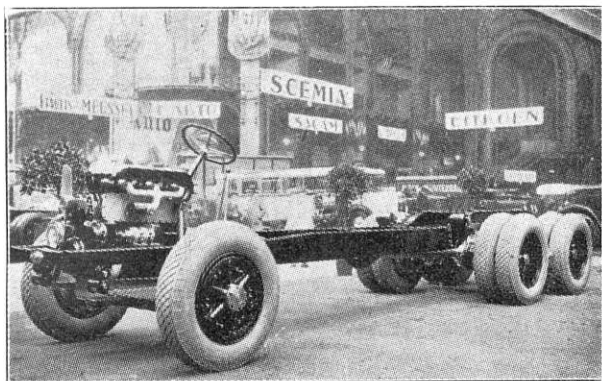


Pilt 19. Esimene „Oldsmobile“

Veoautode näitus Pariisis.

Läinud aasta nov. lõpul korraldati Pariisis veoautode, omnibuste ja traktorite näitus. Näitusel esinesid kõik Prantsusmaa autofirmad, Šveitsist — „Saurer“ ja „Bernard“, Čehhoslovakiast — „Tatra“ jne. Näitus oli huvitavam kui oktoobrikuus peetud sõiduautode näitus. Kõigepealt peab mainima, et veoautodel ja omnibustel diiselmootorid hakkavad välja tõrjuma bensiinimootoreid. Ongi juba turule ilmunud suuremate ja paremate firmade veoautosid ja omnibusi,

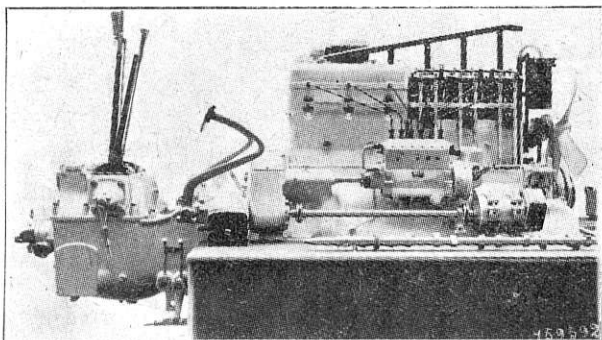
mis varustatud diiselmootoritega, näit. „Saurer“, mis on täiesti omaette klass ja on laialt tuntud, samuti ka tema diiselmootorid. Mootori kui ka alusraami väljatöötus on laitmatu ja ei vaja reklaami. Näitusel oli muu seas ka üks suurem „Saurer“-veoauto alus, mille kandejõud 14.000 kg. Alus seisis 3-paari ratastel, mis seepoolest huvitav, et tagumised kaks paari rattaid veavad. Kõige suurem veoauto järelvankriga oli firma „Willème“ oma 18 ton. koormatusega + 17 tonni jä-



„Saurer“ veoauto alus.

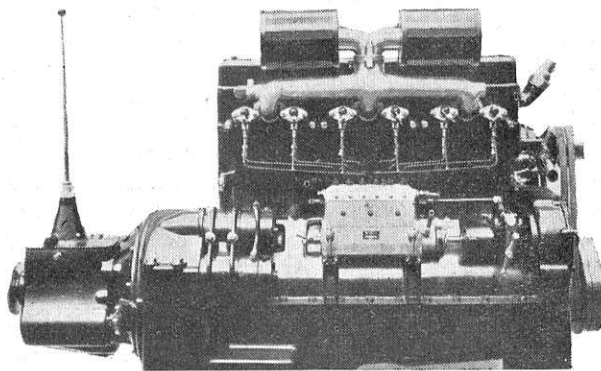
relvankril, nii et selle müraka kandejõud on üle 35 tonni. Auto seisab 18 rattal, mille läbimõõt 42×9 tolli. Mootor — 3-sil. diisel, 100 h.-j.

Nendele järgnevad: 1) „Bernard“-autod, mis tuntud oma tugevuselt ja kiiruselt. Need on määratud mägiautodeks. Lõuna-Prantsusmaal on neid marke käigus väga palju. 4—5-tonn. veoauto täie koormatusega sõidab vabalt kuni 90 km. tunnis, isegi mägisel maal. Mootor on 8-sil. 20 h.-j. Mootoril on 5 kiiruse vahetuskäiku ette ja kuues käik taha, mis annab võimaluse



Diiselmootor „Unic“, 6-sil., 50 h.-j.

tarbekorral reguleerida kiirust; 2) toreda ja suurepärase välimusega „Latil“-autode alused ja üks lumesahk, mis huvitavamaid oma konstruktsioonilt. Lumesahk kõigi oma atribuutidega maksab 88.000 franki (meie rahas umbes 13.000 kr.). Traktor-autosid tarvitatakse talvteede lumest rookimiseks Prantsuse mägedes, samuti ka mujal; 3) Panhard-Levassor-bensiini-, diisel- ja puusõegaasi mootoriga veoautod. Ka siin ei jää palju soovida, sest valik on mitmekesine ja mootorid on ilusasti töötatud välja. Nendele järgnevad vähemad, nagu „Unic“, „Tatra“, „Laffly“, „Delahage“, „Renault“, „Dion-Bouton“, „Berliet“ jne., mis enam-vähem ka meil tuntud. Rikkalik oli näitusel ka



Diiselmootor „Delahage“, 6-sil.

autoosade jaoskond. Peab ütleva, et diiselmootorid olid peaaegu enamuses, kui markide järgi etusutada, ja nende väljatootus ei jäta midagi soovida. On ehk osalt ilusamad väljanägemiselt kui bensiinimootorid. Ei ole vist aeg enam kaugel, kui bensiinimootorid veoautodelt ja omnibustelt kaovad ja asemele ilmuvad toorõli-mootorid. Näit. „Willème“ firma diiselmootorid on 4 h.-j. kuni 100 h.-j. Tema 1-tonn. diiselmootoriga veoauto tarvitab 100 km peale ainult 6 liitrit toorõli, ja kiirus on üle 40 km tunnis. Mida võiks veel öieti soovida? Ameerika „Pierce-Arrow“ vabriku poolt oli näitusel 5-tonn. kandejõuga 4-sil. diiselmootoriga veoauto. Rohkem neid ei olnud Ameerikast.

E. K.

Londoni Olympia.

A. Sivard.

Inglaste iga-aastane mootorrattanaitus novembrikuus Olympia hoones on suurim ja tooniandvam näitus sel alal maailmas: sinna tuuakse mudelid igast suuremast vabrikust ja külalisi on igast maailmakaa-rest.

Läinud aasta Olympia näitus oli siiski veidi väiksem kui eelmised, sest mõned suuremad inglise firmad nagu „Rudge“, „B. S. A.“, „Scott“ jne. ei esinenud oma väljapanekutega. Välismaalasist esinesid ainult „Indian“ Ameerikast ja „Motosacoche“ Šveitsist. Et need on ainukesed mitte-inglise masinad näitusel, siis peatume mõne reaga nende juures.

„Motosacoche“ on tuntud Šveitsi firma. Uued „Motosacoche“-mootorid erinevad täiesti endisist mootoreist, sest neis on loobutud traditsioonilisest „sisse-laskeventiil väljalaskeventiili peal“, nagu mõni aasta tagasi tegi „Harley-Davidson“, ja uued mudelid on ainult kas külgventiilidega või ülevalt ventiilidega (O. H. V. sport-mudelid). Täiesti uus masin on 846 ccm kahesilindrilise külgventiilidega mootoriga, mille

juures tarvitusele on võetud „kuiva karteri“ õlitamis-süsteem ja patareisüüde.

Indian, kuigi sisemiselt ei oma palju muudatusi, on väliselt täiesti uus masin oma uue saduldamisega, uue raamiga ja patareisüütega.

Inglise masinate juures ei torka silma midagi erilist.

Suurimaiks tõmbenumbreiks näitusel olid: „Snowdeni“ 150 ccm masinad, siis „Brough-Superior“ 4-sil. kahekordse tagumise rattaga ja küljevankriga masin ja „New-Imperiali“ plokk-mootoriga ja vedruraamiga 350 ccm ja 500 ccm mudelid.

Snowdeni masinateks nimetatakse Inglismaal praegu kõik alla 150 ccm mootorrattad, sest vastava Snowdeni aktiga 1. jaanuarist 1932. langeb nende masinate taks 15 shillingi peale aastas. Umbes 17 inglise firmat on hakanud seetõttu valmistama neid väikesi masinaid. Villiersi kahetaktiline mootor domineerib siin, kuigi leidub mõni masin ka oma või J. A. P. neljaktiilise mootoriga. Huvitavamad masinad selles

klassis olid „üliivaikne“ kahetaktilise mootoriga „Coventry-Eagle“ (joon. 1.) ja 150 ccm neljataktilise plokkmootoriga New-Imperial.

Need masinad on võrdlemisi odavad, näiteks ülalnimetatud „Coventry-Eagle“ ühes täieliku varustusega maksab kõigest £ 19.19.

Suurimaks käesoleva näituse tõmbenumbriks oli 846 ccm neljasilindrilise automootoriga „Brough-Superior“ mootorratas, ainult küljevankri veoks (joon. 2).

Sel masinal on palju iseäraldusi. Esiteks juba mootor ei ole tavaline mootorratta mootor, vaid väike Austin Seveni neljasilindriline mootor eriliselt ümber tehtud Brough poolt, nii et see tavalise 24 hobusejõu asemel annab ümbertehutult 33 hobusejõudu. Jahutaja (radiaator) on asetatud mootori ette. Jahutaja on kaunis lai, nii et solosõidu juures kukkumine rikuks selle ära, ja see ongi põhjuseks, miks Brough laseb välja selle masina koos küljevankriga.

Kõige huvitavam selle masina juures on tagumine ratas, mis koosneb kahest harilikust rattast, veidi eraldatud teineteisest, nii et kardaadvõll mahub kahe ratta vahelt läbi. Sellel luksusemootorrattal ei puudu muidugi ka elektristarter. Selle hind ühes küljevankriga on kaunis kallis — £ 185.

„New-Imperial“ plokkmootoriga mootorrattal on palju uuendusi. Nii on ühesilindriline O. H. V.-mootor ühes plokis käigukastiga, kuid ülekanne mootorilt käigukastile ei sünni tavaliste hammasrataste kaudu, vaid kahekordse keti abil, mis jookseb õlikarteris ja hoitakse alati ühesugusel pingel Wellersi automaat-ketipingutajatega.

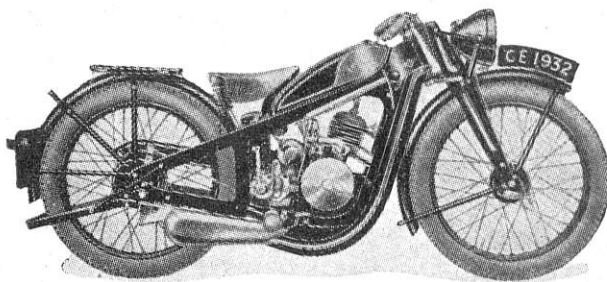
Ta ülemised ventiilid (O. H. V.) ühes terve mehhanismiga on kapseldatud ja töötavad õlis. Tagumine vetruv kahvel on aga tavaline, nagu see läinud aastal oli juba mõnel Matchlessi masinal, ainult suured pearaami rull-laagrid on tellitavad vastavalt kulumisele, mis on solosõidu juures väga tähtis (joon. 3).

Huvitavamateks mudeliteks näitusel olid veel kerged (alla 6 puuda, ehk täpsemalt alla 102 kg) 500 ccm „Matchless“ ja „Douglas“.

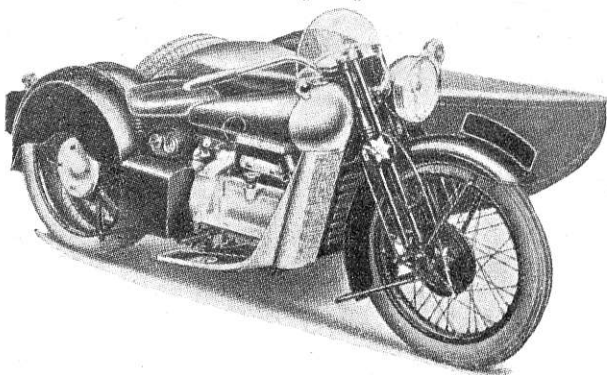
Üksikute osadest väärib tähelepanu uut moodi silindripea, mis on võetud tarvitusele „Arieli“, „Douglase“, „Levisi“ ja „Sunbeami“ juures.

Vetruvad raamid ei kujune nii populaarseks nagu loodeti, sest läinud aasta „Matchless“, „O. E. C“, „Brough Superiori“ ja „H. R. D“ mudelitele on juure tulnud ainult ülalnimetatud „New-Imperial“ kahe mudeliga.

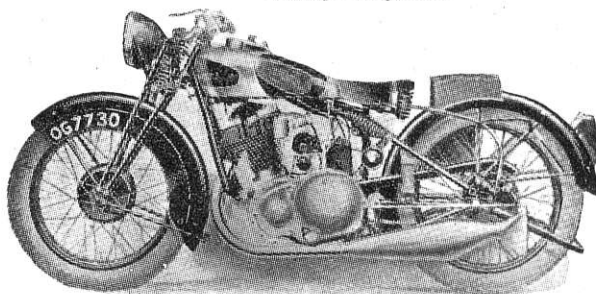
Jalakäiguga vahetus on teinud suuri edusamme, nii et praegu peaaegu kõik super-sport masinad on varustatud jalakäikude vahetusmehhanismiga.



Coventry-Eagle.



Brough-Superior.



New-Imperial.

Lihtne, kuid väga mõjuv abinõu — Wellersi automaatne kettide pingutaja — on osutunud väga praktiliseks, nii et paljud firmad tarvitavad nüüd keti-ülekanne seal, kus enne ei võidud mõeldagi ketile, näiteks, nokkvõlli veoks.

Kokkuvõetult on praegu maailmaturul kohasem aeg mootorratta ostmiseks, sest inglise nael pole kunagi nii madal olnud kui praegu, ja siiski 1932. a. masin on palju täiuslikum kui 1931. a. oma; kuid meil, meie tarkade majanduspoliitikute armust, on praegu võimatu mootorratast tellida, sest ta on liig odav meile. Tuleb oodata, kui lähevad jälle kallimaks — küll siis lubatakse.

Cord Corporation.

(Lõpp.)

Toome siin lühidalt 1932. aasta uute „Auburnide“ kirjelduse. Peatume Cord Corporation'i juures.

Cord Corporation on Ameerika teine suurtööstus, mis valmistab autosid, mootorpaate ja lennukeid. Cord Corporation'i kuulub 10 allorganisatsiooni ja nende „ema“ — Auburn Automobile Company. Viimase ajaloo, toodangu ja müügi kohta oleme juba pikemalt kirjutanud eelmises numbris. Toome lühidalt teistest Cord Corporation'i kuuluvatest ettevõtetest.

Lycoming Manufacturing Company on tähtsaimad ja suurimad tolle suure tööstuskoondise osi. Alul oli

see väike õmblusmasinate vabrik Williamsporti linnas Pensylvaania osariigis. Aastal 1908. hakati seal valmistama 4-silindrilisi automootoreid tellijatele — muu seas ka Auburn'i autovabrikule. Lycoming valmistas esimesi 4-silindrilisi automootoreid tellimise peale ja joonestuste järgi. 1912. a. alates on Lycoming valmistanud auto-, paadi-, lennu- ja muid mootoreid oma kavade ja joonestuste põhjal. Esimese õnnestunud 8-silindrilise mootori ehitas Lycoming 1924. a. „Auburn“-autode jaoks. Kolm aastat hiljem omandas Auburn Automobile Co. kontrolli Lycoming Manufacturing

Company üle. Praegu on Lycoming maailma suurim mootoreid valmistav ettevõte. Ameerika parimad lennukimootorid tulevad Lycoming'i vabrikust, sealt on pärit ka 95% kõigist ameerika 8-silindriliste veoautode mootoreist, sealt tuleb ka rohkem paadimootoreid kui ühestki teisest vabrikust maailmas. Möödunud viie aasta kestel on rohkem kui viis miljonit dollarit investeeritud vabriku suurendamiseks ja sisseseade täiendamiseks. Lycoming-mootoreid tarvitavad praegu paljud, kuid neist tähtsamad on: International Harvester Co. (oma „International“-veoautodele), „Steward“-veoautod, „Dodge“-mootorpaadid, Mullins-mootorpaadide vabrik, „La France Republic“-veoautod, „Gramm“-veoautod, John Deere & Co. viljakoristajad, „Stinson“-lennukid ning „Auburn“- ja „Cord“- „Mc Farlan“- ja „Elcar“- autod. Möödunud aasta oli edurikkaim „Lycoming“-i ajaloos.

Duesenberg autovabrik on oma kuulsate „Duesenberg“-luksus- ja võidusõiduautodega peatükk Ameerika autotööstuse ajaloost. Esimese „Duesenberg“-võidusõiduauto ehitas insener Fred Duesenberg 1898. a., ja paar aastat tagasi ilmus ta vabrikust maailma uhkeim luksusauto — 265-hobusejõuline „Duesenberg“-seeria-sõiduk. Kauaaegsed kogemused on nende autode tagatiseks. Uus „Duesenberg“ on tõrjunud euroopa kallid luksusautod Ameerikast eemale. Kallihinnalistest autodest (üle 8500 dollari) on 85% „Duesenberg“-id. Neid ehitatakse Indianapolis, Indianas.

Stinson Aircraft Corporation. Selle kuulsa firma alustasid vennad Stinson'id ja nende õde. Kõik kolm olid lendurid — vennad juba maailmasõjas. Stinson'id olid esimesed, kes asutasid korrapärase lennuliini ja ehitasid esimese kinnise lennuki. Praegu ehitab see firma 78% kõigist ameerika kinnisist reisilennukeist. Esialgu töötasid Stinson'id koos Ford'iga, pärast iseisvalt, ja 1929. a. omandas Cord Corporation enamuse Stinson'i ettevõtte aktsiatest. Möödunud aastal ehitas Stinson'i lennukivabrik kolme-mootoriga lennukid kaks korda nii palju kui kõik teised Ameerika vabrikud kokku. Rohkem kui 50% reisijaist, kes lennuliini 1931. a. kasutanud, on sõitnud Stinson'i 3-mootoriga ja 10 reisija jaoks määratud lennukis.

Spencer Heater Company. Kuigi osa Cord Corporation'ist, ei valmista see firma muud kui keskkütte jaoks katlaid ja muid osi, ja seda juba 35 aastat. Hoolimata raskest ajast, õitseb see firma ennenägematul viisil. S. H. Co. vabrik asub Williamsportis, Pennsylvania osariigis.

Central Manufacturing Company asub Connorsvilles, Indiana osariigis, Auburni lähedal. See firma kuulub ka Cord Corporation'ile, valmistades standardtüüpi autokeresid, peamiselt „Auburn“- ja „Cord“-autodele. Toodang suurenes 1931. a. 41% võrra võrreldes 1930. a. toodanguga.

Limousine Body Company on vana, kuulus autokeerde valmistaja Kalamazoo linnas, Michiganis. Seal valmistati esimesed kokkupandavad sedan-autokered turu jaoks, ja praegu valmistab vabrik üle 80% selliseist keredest. Toodang suurenes 1931. a. 41% võrra eelmise aastaga võrreldes.

Columbia Axle Company on suurimaid autotelgede valmistajaid Ameerikas, tootes 400 komplekti telgesid päevas. Cord Corporation'i osaks sai see firma 1929. aastal. Juba varem valmistas see telgesid „Auburn“-autodele ja hiljem ka „Cord“-idele. Peale nende tarvitab „Columbia“ telgesid suurem osa taksoauto-vabrikantidest Ameerikas ning hulka veoautode tootjaid seal ja Euroopas.

Century Air Lines, Incorporated. Kuigi nooremaid lennufirmasid Ameerikas — asutati 1928. a. ja avas 1. a. märtsis oma esimese lennuliini — siiski on see kolmas oma suuruselt ja kapitali suhtes koguni teine. „Century“-l on vaid kaks lennuliini: Kesk-Läänes ja Vaikse mere rannikul. Need liinid on õieti lennuliinide võrgud. Päeviti teevad „Century“-lennukid 82 „otsa“ ning ühendavad 18 terminaallinna (kus liin lõpeb) ja 7 osariiki, mille elanike arv üle 32 miljoni. Ligi 30% õhureisijaist tarvitavad „Century“-moodsaid lennuliini, mis varustatud 3-mootoriga reisilennukitega 10—14 sõitjale. „Century“ edu oleneb sellest, et lennuhinnad ja lendude tiheus on võrdne raudteede omadele. Teiseks edu aluseks on „Lycoming“-lennumootorid, mis „Century“-lennukite jaoks konstrueeritakse. Cord Corporation võttis „Century“ üle juba siis, kui see oli asutamisel.

L. G. S. Devices Corporation Indianapolisi linnas, Indiana osariigis. See autoosi ja varustust valmistav firma oli esimene, kes konstrueeris ja laskis turule esimese vabajooksu-seadeldise autodele. Selle uuenduse omandas Auburn Automobile Co. ja kevadel 1930. a. ostis Cord Corporation terve ettevõtte endale. Peale mitmesuguste autoosade ja varustuse spetsialiseerub ettevõte vabajooksu-seadeldiste valmistamisele ka teistele autodele, sest kogemused „Auburn“-ide juures on annud häid tagajärgi.

Siin olemegi toonud lühidalt ülevaate Cord Corporation'i osadest. Nad on nagu astmed, mis ikka kõrgemale viivad. Umbes 40 aasta kestel on ligikaudselt 800 automarki ilmunud Ameerika autoturule. *Ainult 28—30 neist esineb käesoleval kuul 1932. a. autonäitusel New Yorgis.* Teised on „surnud“...

Samal ajal on harilik „Auburn“ ja hiljem edevõega „Cord“ ning viimasena luksuslik „Duesenberg“ astunud esimeste ritta. Paar aastat tagasi oli „Auburn“ 22. kohal toodangu ja müügi suhtes, nüüd on see *kümnenadal kohal!* Ja viimase seitsme aasta kestel on Auburn Automobile Company ometigi ohverdanud 16.000.000 dollarit uuenduste arendamiseks. „Auburn“-i edu möödunud aastal oli otse fenomenaalne. Sama võime konstateerida Cord Corporation'i kohta.

Nüüd tuleme 1932. aasta uute „Auburn“-ide juure. Kõigepealt peame toonitama, et kuigi Auburn Automobile Company on alati sammunud kõikide autouuenduste eesotsas (8-silindriline mootor, ühtlustatud ja alaline transmissiooni-ühendus, vabajooks, ederataste veoga „Cord“-auto, 4-ratta pidurid, automaat-õlitussüsteem jne.), siiski pole see kunagi oma autode üldtüüpi uuendanud. Just see asjaolu ongi võimaldanud „Auburn“-ide omanikele saada rohkem oma raha eest, ja auto vananedes saada kergelt uusi osi kulunute asemel.

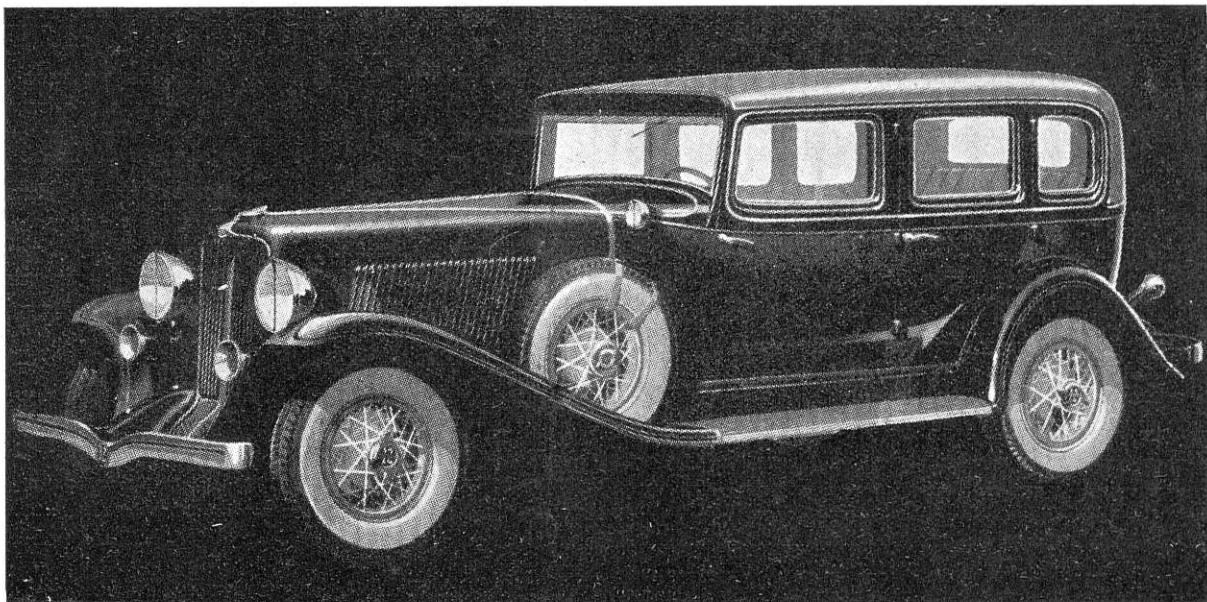
Sellest poliitikast on Auburn pidanud ka seekord kinni, lastes turule 12-silindrilise ja 160 h.-jõulise seeria-auto keskklassi hinnaga.

Nagu varemgi, nii on nüüdki *vaid kaks tüüslikku mudelit:* „Auburn“ 8-100 ja „Auburn“ 12-160. Mõlemad mudelid on kaht liiki: „Standard“ ja „Custom“. Viimased märgitakse mudeli numbri juures „A“-tähega ja nendes on, nagu hiljem selgub, uuendusi ja lisavarustust, mida „Standard-Auburn“-idel ei ole.

Võtame siin „Auburn“-i mudel 8-100 lähema vaatluse alla. Raam on auto alus. Kõnealolevas mudelis on see eelmise aasta luksus X-kujuliste risttuge-dega kõvendatud ja normaal-autoraamidest 3 tolli madalamal. See on võimalik seepärast, et kardaadvõll lä-

bistab risttoe. Raam terves pikkuses on haruldaselt tugev — $5\frac{5}{32}'' \times 8'' \times 3''$ ja edetelje kohalt — $5\frac{1}{4}''$ sügav. Tagatelje kohalt on see kahekordne ja vastavalt painutatud. Mootor on tuntud „Lycoming“-mootoreid, 8 silindrit ühes reas, mõõtudega $3'' \times 4\frac{1}{4}''$ ja mahutusega 268,6 kanttulli. Mootor arendab 3400 tiiru juures minutis 100 h.-jõudu, s. o. iga $2\frac{2}{3}$ kanttulli kohta 1 h.-j. Surve silindreis on 5.26 : 1. Väntvõll on viiel suurel laagril, staatiliselt ning dünaamiliselt tasakaalustatud. Kolvid ja kolvisääred on passitud üksikult kohale. Kolvid on „Bohnalite“-tüüpi alumiiniumsegest. Kolvirõngaid on neli: 2 surve ja 2 õli jaoks. Mootori eesotsas on väntvõlli küljes värinasumbutaja, mis koos teiste osadega kindlustavad tasase ja vaikse mootori töötamise. Küttesüsteem on varustatud mehaanilise pumbaga, mida jagajavõll ajab ringi ja mis 75-liitrilise mahutusega bensiinipaagist kütte ajab gaasistajasse. Viimane on uut tüüpi „Schebler“. See on varustatud automaat-reguleerijaga rikka ja lahja segu jaoks ning erilise kontrolliga külma ilma jaoks. Süütevalgustussüsteem on tuntud „Delco-Remy“ toode, reguleeritava dünamoga. Akkumulaator on 104 amp.-tun. ja

Vedrud on kummist puksidel ja edvedrude ühenduste juures on erilised klambrid, mis võtavad tõuked vastu. Vedrude ühendusi pole vaja kunagi määrada. Tõukeleevendajad on hüdrautilised ja töötavad üles-alla ja takistavad kõrvaltõukeid. Tüüriiseadis. Tüüripõst on üles-alla reguleeritav. Õlitussüsteem on „Bijur“-tüüpi. See on automaatne ja töötab sisselasketorus tekkiva vakuumi mõjul, mehaaniliselt õlitades tarbekorral 13 kohta shassii küljes. Õlitusseadeldis vajab normaalsoludes uut õli vaid 4.500—5.000 km sõidu järele, muidu töötab automaatselt ja täpselt. Väljalasketoru on kaetud asbestiga selleks, et see ei kuumendaks gaasistajat ja et sumbutaja töötaks mõjuvamat. Astmelaudad on pressitud terasest, millele on vulkaniseeritud kummikate. Astmelaudade laiad, lahtised ääred kaitsevad autot külgedel. Lambid-laternad on heleda ja mattvalguse jaoks vastavate klaasidega. Punane tuli tagalaternas on ühendatud piduritega. Jahutus on varustatud turbiin-pumbaga, mida ajab ringi jagajavõll ja mis töötab ka siis, kui rihm peaks katkema. Pumba külmumise puhuks on selle ja mootori vahel painduv ühendus. Rattad on puust kodarate ja terasest velje-



12-sil. 24/160 h.-j. Auburn Sedan.

kestva 54-amp. võimega. Starter on 4-pooline, Bendix-ajajaga. Sidur on ühekettaline, kuiv ja 10" ajajaplaadiga. Transmissioon on ühtlustatud hammasratastega tüüpi, teine käik on vaikne. Kiirusi on kolm ette, üks taga. Transmissiooni külge on monteeritud vabajooksu-seadeldis, mis töötab ettekäikudega kooskõlas. Siis uudisena „kiirkäik“ vahekorraga 3.5 : 1 — 5.1 : 1. Viimane on äärmiselt lihtne ja vastupidav. Kardaavõlli juures leiame uuenduse: painduv-ühendus (4-haruline) on metallist kesta sees, mis ei lase võõraid aineid sisse ega määret välja. Õli lisada 16.000 km sõidu järele. Võll läbib risttoe ja ei hakka mingil viisil loksuma ega värisema. Teljed. Neist on esimene harilikku tüüpi, ainult sirgem ja asetatud vedrudele. Tagateljed on pool-ujuvat tüüpi, spiraal-koonushammasrataste ja ülisuure laagritega. Hammasrataste suhe 4.45 : 1 ja 4.7 : 1. Pidurid on seesmiselt paisuvad (steel-draulic), mõõtudega $13'' \times 1\frac{3}{4}''$, 236½ r.-tollilise pidurpinnaga, s. o. 1 r.-toll pidurpinda iga 16½ naela autokaalu peale. Pidurid muidugi kõigis neljas rattas, täiesti kinnised ning konstrueeritud nii, et kord reguleerituna nad ei vaja enam reguleerimist.

dega, läbimõõt 17", ja 5 ratast on auto kohta. Traat-kodaratel rattad antakse erinõudmisel. Kummid on neljakordsed, mõõtudes 5.50—6.00—6.50, olenedes muudeist ja ratastest.

Mudel 8-100 kere kohta paneme tähele järgmist: Siin on tarvitusel puu ja terase kombinatsioon. Kere raam on tugevast puust kõvendatud terasest postidega. Uste raamid on üleni terasest. Väliselt on terve kere autogeeniliselt joodetud kokku. Klaasid ustel vajuvad kroonnikkel-raamidest rullide vahele. Eriliselt tähtis on isolatsioon.

Siis mudel 12-160. Nagu juba tähendatud, on see 12-silindriline ja 160-hobusejõuline seeria-„Auburn“. Vähe on maailmas produtseeritud 12-silindrilisi, kuid kunagi pole keskklassi hinnaga veel sellist seeria-autot turule toodud. Auburn on siin, nagu oma ajal 8-silindrilist müügile lastes, taas esimene. Vaatleme uustulnukat lähemalt.

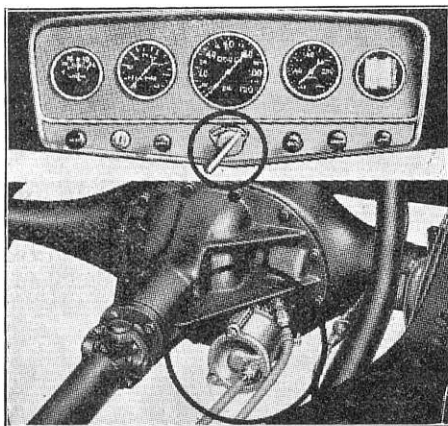
Raam on üldkonstruktsioonilt sarnane mudel 8-100 raamile, ainult suuremate mõõtudega ja tugevam, ja nimelt $8\frac{1}{16}'' \times 3'' \times 3\frac{1}{16}''$. Mootor on omapärane „Lycoming“ mudel „BB“ sil.-mõõtudega $3\frac{1}{8}'' \times 4\frac{1}{4}''$, mahuga

391,6 kanttoll, arendades 3500 tiiru juures 160 pidurh.-j. — olles jõulisem kui ükski teine senistest keskklassi autodest. Mootor on „V“-tüüpi. Kõik sil. ja vāntvõlli karteri ülemine pool on valatud ühte plokki. Jagajavõll asub 7 laagril. Gaasistajad on tuntud „Stromberg“-toode — neid on 2. Sidur on kuiv, ühekettaline, mõõduga 9¼" ja vabastaja kuullaagril. Surve silindrites 5.75:1. Jahutus pumbaga ja termostaadiga. „Delco-Remy“-süüde. Dünamo kolme harjaga, reguleeritav. Starter nelja pooliga ja „Bendix“-ajajaga. Käikusid 3 ette ja 1 taha. L. G. S. vabajooks kõigis ettekäikudes. Transmissioon alaline ühendus ja vaikne teine käik. Tüüripist üles-alla-liikuv. Teljed on normaalsed, „Timken“-kuullaagreil. Akkumulaator 120 amp.-tunnilise võimega. Pidurid hüdraulilised, 14" läbimõõdu trummidega ja 288 kanttollilise pidurpinnaga. Bensinipaagi maht 92,5 liitrit; küte tuleb mootoris mehaanilise pumba abil. Õlitus automaatne „Bijur“-süsteem. Õlipumpa ajab ringi jagajavõll hammasratta abil. Vedrud pool-elliptilised ja haruldaset pikad: eest 37"×2", tagant 56¼"×2". Tõukeleevendajad töötavad kahes suunas. Üldse on kere, shassii ning muud osad peale mootori sarnased mudel 8-100 omadele.

„Custom“-mudelid erinevad standard-mudeleist järgmiselt:

Ilustused on täielikumad, mugavused suuremad, tõukeleevendajad sõiduajal juhi poolt teolude ja koormatuse järgi reguleeritavad, eriline kiirjooksu vahetus differentsiaalis, mis võimaldab tõsta kiiruse suhet 4.55:1—3:1 peale. Ostjal on võimalus tellides määrata soovitud värv, mille järgi ka ühtlustatakse polstri värv. Mudel 8-100 juures on kiirjooksu vahetus 3.5:1—5.1:1.

Differentsiaal kahe-kiirusega (Dual Ratio) on tähtsamaid uuendusi tänavuste „Auburn'ide“ juures. Kaks aastat on eelpool mainitud Columbia telgede vabrik seda leidust arendanud ja nüüd tuleb see uudisena esimest korda turule.

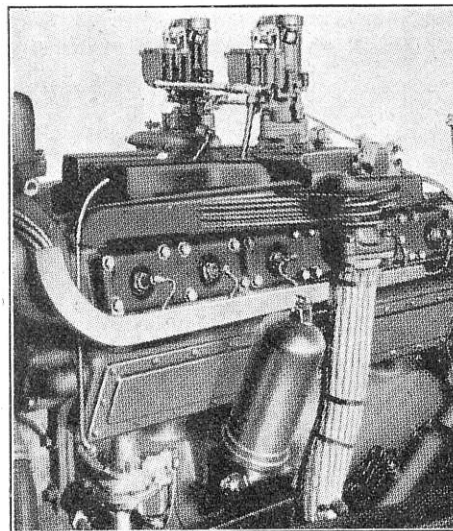


Armatuurlaud ja eriline kiirkäigu seadeldis (dual-ratio), mis reguleeritakse armatuurlaualt.

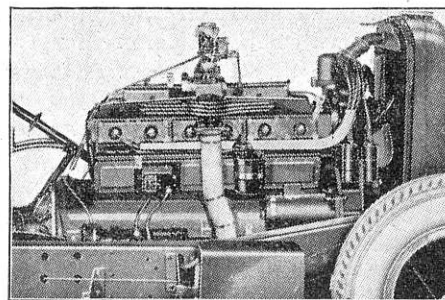
Differentsiaal kahe-kiirusega on tegelikult nagu kaks veotelge ühendatult. Nagu suurem osa tähtsaid leidusi, on seegi äärmiselt lihtne. Leidus võimaldab juhil anda vastavalt teoludele ja kiirusele kohase ja soovitava vahekorra differentsiaalis.

Teatavasti on igas autos mootori tiirude arv palju suurem tagumiste rataste tiirude arvust. See asjaolu on tekitanud raskusi sõidu- ja veoautode konstrueerimisel. Et suuremat kiirust saavutada, selleks on differentsiaali koonus- ja taldrikhammasrattaid teatavasse vahekorda viies ohverdatud osa auto veovõimest.

Ohver on kaunis suur, näiteks siis, kui see vahekord on 3.5 : 1. Siis on auto kiire, kuid mootoril peab olema üleliigselt suur jõud, kui see rasket koormat halval teel või mäest üles sellises vahekorras on sunnitud vedama.



12-sil. mootori pahem külg.



Mootori parem külg.

Kahe-kiirusega differentsiaalis on probleem lahendatud järgmiselt: esiteks on harilik kardaanikoonus-hammasrattas ja sellele vastav taldrik-hammasrattas vahekorraga 12-silindriga „Custom“-mudelites 4.52 : 1, ja 8-silind. „Custom“-mudeleis — 5.1 : 1. See töötab täiesti normaalselt. Harilikul tasasel teel ning normaalse koormatusega annab see vahekord autole tarvilise kiiruse ja painduvuse. Oletame, et tee on vilets, koormatus suur või ees järsk mägi, siis vajame juba teissugust vahekorda differentsiaalis. Tahes mootori tööd kergendada, sealjuures kiirust vähendada, ühendame vahekorra abirataste komplektiga differentsiaalis nii, et seal hammasrataste vahekord 3.5:1, see tähendab, mootor teeb nüüd vaid 3 ja pool tiiru samal ajal, kui tagumised rattad on teinud ühe tiiru isegi. Kolmetuhande tiiru asemel teeb mootor nüüd 2000 tiiru (kolmandiku võrra vähem) ja auto kiirus on siiski jäänud endiseks, s. o. liigume 75 km tunnis nagu varemgi.

Mis see tähendab? Esiteks, vähem värinat, teiseks, vähem kulumist mootoris, kolmandaks, vähem õli ja bensinikulu. Selleks vaid vaja vajutada pedaalile. Just kokkuhoiu mõttes on kahe-kiirusega differentsiaal väga kasulik. Nagu tähendatud, on see kasulik uudis 1932. a. „Auburn'i“ „Custom“-mudeleis.

Erilise uudisena on „Startix“-seadeldis, mis ühendatud elektrilukuga ja süüteühendajaga. See seadeldis töötab automaatselt kahepoolse ühendajaga ja as-

tub tegevusse kohe, kui mootor katsub „omavoliliselt“ seisma jääda. „Startix“-seadeldis kergendab ka mootori käivitamist külmal ajal. „Custom“-mudeleis on veel rida teisigi uuendusi ja täiendusi, mis teevad nad pisut kallimaks kui standard-tüübid.

Üldse peame kinnitama, et kuigi tänavused „Auburn'id“ on jäänud endisiks, välja arvatud mudel 12-160 12-silindrilise „V“-tüüpi tugevajõulise mootoriga, on

nad siiski varustatud uuenduste ja täiendustega. Nad on tugevamajõulised, mugavamad, vastupidavamad, kiiremad, painduvamad, täielikumad ja ilusamad kui 1931. aasta „Auburn'id“. Hinnad on siiski mudel 8-100 juures umbes endised. 12-160 mudel on muidugi kallim, kuid siiski vaid ½ teiste sarnaste autode hinnast. Vaata kuulutus „Auto“ tagumisel kaanel.

General Motors.

New Yorgi südames — Broadwayl nr. 1775 — seisab pilvelõhkujate keskel 33-kõrdne majamüra-kas. Seal asub 1. maist 1927. a. General Motors.

General Motors rentis tähendatud majast 13 majakorda ja asutas sinna oma suure peakorteri. Ruumid on renditud 21 aastaks ja üüri maksab G. M. 700.000 dollarit aastas, s. o. ligi 15.000.000 dollarit lepingu kestvuse ajal. Peale 13 majakorra on G. M. kasutada veel keldrikorrad. Teised majakorrad on enamuses teiste autofirmade käes. G. M. peakorteris töötab 40 direktorit ja osakonna juhti ning tuhanded alamad ametnikud.

Koondisena autovabrikutest Ameerikas ja Euroopas on see suurim ettevõtte autoalal terves maailmas. Selle kapitalid ja varandus oli 1. detsembril 1931. a. 1.315.813.059 dollarit, millest sularahana ligi 150 milj. dollarit. Gen. Motors'i võim ei seisa ta hiiglakapitalides, vaid organisatsioonis eneses. Organisatsiooni kuulub kümnekond tugevamat autovabrikut: „Buick“, „Cadillac“, „Chevrolet“, „Marquette“, „Oakland“, „Pontiac“, „Oldsmobile“, „La Salle“, „Vauxhall“ (Inglismaal), „Opel“ (Saksas) ning veel rida teisi. Edasi on koondise käes „Fisher“-autokerede neli hiiglavabrikut, „G. M. C.“ — veoautode vabrik, autode koostamis- (montaaž-) ja osade valmistamisvabrikud Inglismaal, Belgias, Itaalias, Taanis ja Rootsis ning 1930. a. alates suured Opel autovabrikud Saksamaal. Kölnis asub G. M. suur Ameerikas valmistatud autode koostamisvabrik. Olgu veel nimetatud G. M. arvurikkaist ettevõttest hulk autoosade ja varustuse valmistamisvabrikuid ning General Motors'i maailmakuulus laboratoorium Detroitis ja sellega ühenduses olev 500 hektari suurune autode proovirada, kus G. M.-le kuuluvad vabrikud proovivad enne turule laskmist igasugustel teedel oma autosid. Sellega pole aga General Motors'ile kuuluvad või temaga ühenduses olevad ettevõtted veel kaugeltki kõik mainitud. Võiksime siin veel tähendada suure taksoautode, omnibuste ja veoautode valmistaja Yellow Truck & Coach Manufacturing Co., siis Ethyl Gasoline Corporation (valmistab etüülbenssiini), Bendix Aviation Co., General Motors Radio Corporation (raadioaparaatide valmistaja), General Aviation Corporation (lennufirma) ja kineetiliste kemikaalide vabrik Kinetic Chemicals, Incorporated.

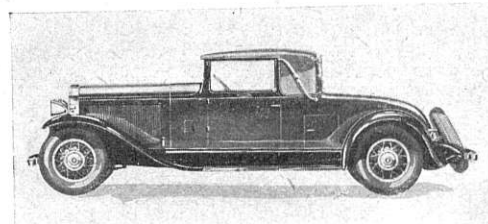
Selline on lühidalt General Motors'i tööstusorganisatsioon. Nüüd lühidalt ka General Motors'i rahanduslisest küljest. Omades tervelt või enamuse oma organisatsiooni kuuluvate ettevõtete osatähtedest, finantseerib General Motors Corporation neid tarviliku kapitaliga ning kontrollib ka nende toodangut. Üksikud ettevõtted pole iseseisvad, vaid alluvad General Motors'ile. Viimane on selles suhtes trust, mitte ainult üksikute ettevõtete ühine keskorganisatsioon.

Euroopa (eriti Kopenhaageni autovabriku) jaoks organiseeriti General Motors International, mis õieti

vaid General Motors Corporation'i allorganisatsioon. Viimasele alluvad kõik General Motors'i ettevõtted siinpool Atlandi, muuseas ka Opel vabrikud Saksamaal. Inglismaal töötab Vauxhall Motors Limited, kuid sellegi üle on General Motors'il kontroll, mille viimane saavutas mõne aasta eest paigutades sinna 1½ milj. dollarit.



„Chevrolet“-veoauto.



„Cadillac“-roadster.

Oma organisatsiooni kuuluvate autode ja teiste toodete müügi finantseerimiseks Ameerikas ja Euroopas asutas General Motors 1925. aastal 20.000.000 dollari põhikapitaliga General Motors Acceptance Corporation'i. Viimane võimaldab autode ostu-müüki 12-kuulise järeelmaksuga.

Enne kui süveneme General Motors'i üksikasjadesse, toome siin peajooned selle hiiglaorganisatsiooni ajaloost.

Vanim General Motors'i organisatsioonest on Cadillac Automobile Company. Selle asutas 1902. a. masinatehitaja Henry M. Leeland. Samal aastal valmis ka esimene „Cadillac“. See oli 1-silindriline, punasest vasest jahutuskastiga. Esimene 8-silindr. V-tüüpi mootoriga auto oli ka „Cadillac“, ja praegu on turul juba 16-sil. V-tüüpi „Cadillac“, millele ei ole võrset oma klassis. Kolm miljonit dollarit on viimaste aastate kestel pandud Cadillac'i vabriku uutesse ehitistesse. „Cadillac“-autod on General Motors'i toodetest uhkeimad ja kalleimad.

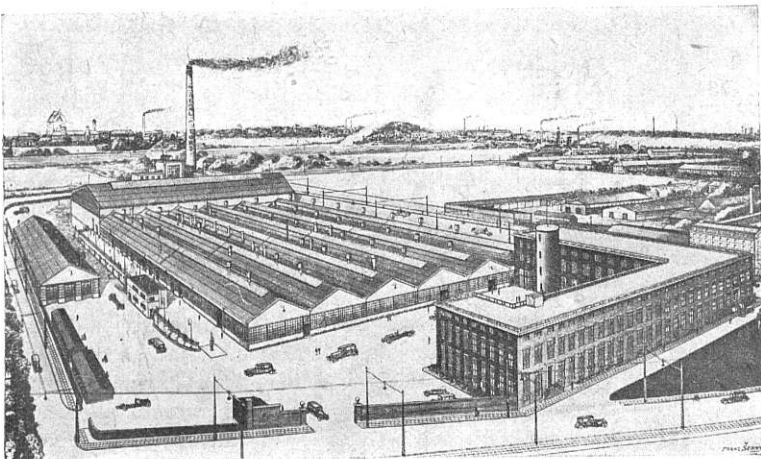
General Motors'i organiseerijaks polnud siiski Cadillac Automobile Company, vaid selleks sai William C. Durant, kes 1904. a. asutas Buick Motor Company. Esimesel aastal valmistati vaid 16 „Buick“-autot, teisel aastal jõuti kaugemale, kuid siis tuli 1907—1908. aasta raske majanduskriis, mis ähvardas pankrotiga paljusid nooremaid ettevõtteid. Et saada raskustest

üle, tekkis Durant'il mõte luua autotootjate koondis — trust. 1908. a. tekkiski *General Motors Corporation*.

Algus polnud roosiline. Kapitali puudus rõhus raskelt. Rahameestel polnud usku Durant'i suurettevõttesse, kus peale Durant'i „Buickide“ vabriku olid osanikeks veel „Oldsmobile“ ja „Oaklandi“ valmistajad ning rida vähemaid tootjaid. Suure vaevaga õnnestus Durant'il siiski 1910. a. saada 15 milj. dollarit laenu. Selle sammuga jäi aga General Motors viieks aastaks võlausaldajate administratsiooni (kontrolli) alla. Durant oli järgnevatel aastail vaid juhatuse liige. General Motors'i presidendiks sai ta uuesti alles siis, kui ettevõtte 1915. a. vabanes võlausaldajate kontrolli alt; vaheajal oli sel kohal Durant'i endine abi C. W. Nash.

Suure laenu abil töötades ja seda tasudes oli General Motors'i tegevus juba niivõrd paisunud, et 1915. a. bilanss näitas 12 kuu puhtakasuna 13 miljonit dollarit.

Aastal 1913. oli energiline Durant asutanud *Chevrolet Motor Company*, mis Fordi kõrval kujunes Ameerika teiseks suurimaks autofirmaks. Esimene „Chevrolet“ valmistati 1913. aastal, ja 12 aastat hil-



Gen. Motors Corp. osavabrik Kopenhagensis.

jem (1925.) oli neid juba 2 miljonit jõudnud turule. Läänud aastal ületas „Chevrolet'ide“ müük esimest korda „Ford'ide“ müügi. „Chevrolet“ on esikohal maailmas. Hoolimata majanduskriisist suurenes tunduvalt nende valmistus ja müük möödunud aastal: kolmandik Ameerika autodest on praegu „Chevrolet'id“.

Mis Durant'i puutub, siis loovutas ta Chevrolet Motor Co. peagi General Motors'ile, ja lahkus trusti teenistusest sisemiste lahkkelide tõttu ning asutas (1921. a.) uue autofirma — millel praegu Ameerikas 4 iseseisvat autovabrikut.

Talitades nagu trust kunagi, kuigi tal pole autotööstuses ega maailma autoturul monopol-seisukohta millalgi olnud, hakkas General Motors koondama ja hävitama võistlejaid. Paar näidet: Saxon Motor-Car Co. oli enne maailmasõda õitsev autofirma, mille aastane toodang oli (1917. a.) 28.000 sõidukit ja esinduste arv — 2000. Firma laienes maailmasõja lõpul, siis sattus maksuraskustesse ja hiljem General Motors'i kätte, kes selle pankrotist päästis ja likvideeris. Teine samasugune autofirma oli Scripps-Booth Corporation. Seegi vabrik oli valmistanud 9000 autot aastas.

General Motors aina kosus. Aastal 1926. oli aastane üldlääbikäik juba 200 miljonit dollarit. See vallutas rahalistes raskustes rabelevaid ettevõtteid, mahu-

tas neisse raha (Vauxhall, Oakland, Opel jne.) ning aina laiendas oma tegevust. Ratsionaalselt organiseeritud ning varustatud hiiglakapitalidega on see aastast aastalt laiendanud oma tegevust, vallutades tööstusi ja turgu oma toodetele. General Motors'ist on kahe aastakümne kestel kujunenud võimas tegur maailma autotööstuses ja majanduses. Ei ole enam ühtki enam-vähem tsiviliseeritud maad, kuhu tolle autotrusti mõju ei ulatuks või kus selle tooteid turul ei oleks.

Ka meil Eestis on General Motors'i tooteid müüdud 1926. aastast alates. Siis võttis kadunud Hans Vinnal selle esinduse oma kätte ja müüs ligi kolme aasta kestel rohkem kui pooltuhat Gen. Motors'i autot. Pärast Vinnal'i õnnetut surma — mis ühenduses G. M. esindaja siinviibimisel peetud läbirääkimistega — langes General Motors'i esindus mitme isiku kätte: osa oli vahepeal „Tarmo“ käes, kuid praegu müüvad nende tooteid *Puhk ja Pojad* ning Rottermann. Viimane müüb vaid Gen. Motors'i saksa Opel'i vabriku tooteid. General Motors'i toodetest on meil müüdud rohkesti „Chevrolet'te“ ja vähemal määral uusi „Opel'eid“.

Enne kui lõpetame käesoleva üldvaate General Motors'ist, tahame veel peatuda ühe väga tähtsa asja juures. See on küsimus: Kes on General Motors'i omanikud?

Harilikkudest trustidest erineb General Motors selles suhtes, et selle omanikeks pole käputäis rahamagnaate või tööstuskuuringaid, vaid selleks on kümned, isegi sajad tuhanded Ameerika kodanikud ja tuhanded eurooplasedki. Osatähed on odavad ja neid on saada börsidelt ja mujaltki. Näitena, kuidas General Motors'i osatähti on turule lastud ja müüdud, mainime siin, et 1917. a. oli neid rahva käes 2920, on möödunud aasta lõpul — 313.117. Paljud neist on tööliste ja keskklassi käes. General Motors'il on 50.000 töölisi ning ametnikku ja kaugelt suurem osa neist on General Motors'i osanikud.

General Motors'i rahaline seisukord on väga kindel. Selle osatähtedest saadud põhikapital ja ülejäägid on ligi miljard, ja tagavarakapitalid ligi 300 milj. doll. Möödunud aasta esimese 9 kuu puhaskasu oli 100 miljonit, millest jagati 7 miljonit dollarit eesõigustatud osatähtede pealt ja 90,5 milj. dollarit dividendina harilikkude osatähtede omanikele.

Mainisime juba eelpool, et General Motors on hulga kapitale paigutanud välismaile. Siin veel mõned üksikasjad. Saksamaale on General Motors investeerinud üle 30 milj. dollari (Adam Opel A. G. ja Kölni koostamisvabrik), Inglismaale — 6 milj. dollarit (Vauxhall Motors Limited), kui palju miljoneid dollareid on Rootsi, Belgia, Itaalia, Austraalia ja teised maad General Motors'i kapitalidest saanud, pole täpselt teada. Uute ettevõtete ja vabrikute asutamine ja suuremate summade paigutamine välismaile kestab edasi, nii kinnitab General Motors'i abipresident James D. Mooney oma kõnes, mille ta pidas läinud oktoobri lõpul Stokholmi kaubanduskojas. Ta seletas, et maades, kus turg, materjal ja õppinud tööjõud olemas, asutatakse vabrikuid, kus autosid valmistatakse tervelt, seal kus materjal ja tööjõud puudulikud, sinna asutatakse koostamisvabrikud. Võimalusi ja usku tegevuse laiendamiseks meil on — oli Mooney optimistliku kõne tuum. Lühikese kokkuvõtte tema kõnest leiab lugeja siinsamas lühemate teadete all.

Uusi seadusi ja määrusi.

Riigi Teataja nr. 112 — 1931.

Riigikogu poolt 18. det. 1. a. vastuvõetud jõuvankrite seaduse § 15 muutmise seadus.

Jõuvankrite seaduse (R. T. 30 — 1929. a.) § 15 muudetakse ja pannakse maksma järgmises redaktsioonis: § 15. Kui ilmsiks tulevad § 14 p. 2 ettenähtud asjaolud, siis võib juhtimisloa väljaandja, kuulanud ära politsei prefekti arvamise, võtta ära juhtimisloa kas ajutiselt või jäädavalt. On aga loomani

karistatud Rahukohtu nuhtl. seaduse § 128 põhjal või karistatud sõidumääruste rikkumise eest kaks või rohkem korda kolme aasta kestel, siis võtab loaandja talt igal juhul loa vähemalt kaheks nädalaks. Nuhtl. seaduse § 989* põhjal karistatud isikult võtab loaandja igal juhul loa jäädavalt.

*) Nuhtl. seaduse § 989 näeb ette karistust, kui üleastliku teo tagajärjeks oli mõne isiku surm.

Toimetuse.

Lühemad teated.

XI. MONTE-CARLO TÄHESÖIT.

Tänavune tähesõit on jäänud osavõtult möödunud aastast palju maha. Tallinnast ega Riist ei alga sõitu ükski auto. Sõitjad on jagunenud järgmiselt:

1. Athena — 3786 km —	algavad sõitu 8 autot.
2. Umea — 3751 km —	„ „ 57 „
3. Stavanger — 3638 km —	„ „ 5 „
4. Jassy — 3518 km —	„ „ 2 „
5. De John-Groats 2956 km	„ „ 13 „
6. Lissabon — 2525 km	„ „ 8 „
7. Glasgowl — 2454 km	„ „ 2 „
8. Kopenhagenist — 2338 km	„ „ 1 „
9. Gibraltarist — 2316 km	„ „ 1 „
10. Berliinist — 2054 km —	„ „ 1 „
11. Londonist — 1810 km —	„ „ 3 „
12. Palermost — 1788 km —	„ „ 3 „
13. Boul S/mer. — 1700 —	„ „ 3 „
14. Amsterdamist — 1482 km	„ „ 2 „
15. Münchenist — 1310 km	„ „ 1 „
16. Frankfurdist — 1160 km	„ „ 1 „
17. San-Sebastianist 1012 km	„ „ 1 „
18. Pariisist — 976 km —	„ „ 2 „
19. Milaanost — 344 km —	„ „ 3 „

Seega kokku 117 autot.

Läinud aastal oli osavõtjaid üldse 144 autot. Kõige imelikum on see asjaolu, et kõik meile tuntud nimed — vürst Lichtenstein, Schaumburg-Lippe, Carracciola, Stuck jne., pr. Seeliger, Bahr, Dore ja Schultze puuduvad ja hoopis uued nimed on asemele tulnud. Nähtavasti mõjuvad majanduslikud raskused ja halvad teeolud hoogsamale ja suuremale osavõtule.

TOLLID SÜÜDI KRIISIS.

J. D. Mooney tollipoliitikast.

Teisal — Gen. Motors'i kirjeldusega ühenduses — oleme juba mr. Mooney, General Motors'i Export Co. Stokholmi kaubanduskojas peetud kõnet refereerinud, kuid ainult niivõrd, kui see puudutas G. M. laiendusplaani. Et mr. Mooney arvustavalt puudutas oma kõnes maailma-majanduspoliitikat, siis pole huvituseta ta väljendused selles suhtes.

„Olen kindel“ — lausus mr. Mooney oma kõnes — „et praegusest majanduskriisist pääsmine on võimatu seni, kuni pole kaotatud tollimüürid“.

Edasi tsiteeris ja rõhutas rahvusvahelise kaubanduskoja resolutsiooni, mis eitab tollimüüre ja pooldab vaba kauplemist. Oma poolt lisas mr. Mooney juure:

„Isiklikult soovitan tollipoliitika lahendust, mis põhjeneb tollide vähendamisel praktiliselt joontes. Ühel rahval on suuremad võimalused kui teisel valmistada mõningaid tooteid odavamalt. Inimesed tahavad, näiteks, osta autosid mõõduka hinnaga; meie ameerik-

lased oleme aga selliste autode valmistamisel esikohal. Minu arvates tuleks igale maale, kes võib tooteid valmistada odavamalt, võimaldada takistusest välja vedada oma tooteid teistesse maadesse. Sellist seisukorda meil praegu ei ole, aga et maailmapoliitika praegu suundub sõjaväevarustuste vähendamisele, siis oleks ka õige aeg hakata vähendama majanduslikke varustusi, s. o. tollimüüre“.

Seda ütles mees — mr. J. D. Mooney, kes juhib General Motorsi toodete väljavedu 110 riiki.

KOHTUOTSUS LIIKLEMISÕNNETUSE PUHUL.

Allpool on toodud Saksa riigikohtu otsus liiklemise õnnetuse puhul, millega oleks huvitav tutvuda ka meie lugejail.

Auto sõidab üle vabaksantud risttee. Kohe pärast käänakut näeb autojuht oma ees äkki jalakäijat, kes astus sõiduteele teeääres peatuva omnibuse tagant. Enne sõiduteele astumist veenduda, kas viimane vaba, seda ju ei vaja jalakäija, sest tema on tänavate valitseja, kellele alluvad kõik teised liiklejad. Autojuht oletab muidugi, et jalakäija vähemalt jätkab oma teed. Viimane aga ei mõtle sellele, vaid kargab korraga tagasi, ja jookseb seega otse auto rataste alla, mille juht oli põigelnud pahemale, et jalakäijale mitte otsa ajada. Auto peatus, nagu pärast kindlaks tehti, umbes 1 meetri peal, nii siis pidi sõidukiirus õige väike olema. Siiski lükkas auto jalakäija maha, viimane sai raskeid vigastusi ja suri. Kadunud omaksed võtsid sõidukipidaja vastutusele, kuid kaebus lükati tagasi. Kui suur ka kaastunne oleks surnu ja tema omaste vastu, siiski ületab selle rahuldus jõuvankrijuhi vabaks-mõistmise puhul. Tänapäeval peab nõudma igalt inimeselt, kes on samuti osake liiklemisest, et ta ka oleks vastutav. Kui teda takistab selles vanus, argus, kehalik viga jne., siis peab ta selle vastu abinõusid tarvitama. Korralik automobilist ei tõenda kunagi, et temale üksi kuulub tänav, kuid ta nõuab õigustatult, et jalakäija oleks samuti vastutav kui temagi. Siin tuleb eelpooltoodud kohtuotsust tervitada kui edusammu.

(Riigikohtu otsus 18. maist 1931. VI. 18/31.)

(Auto- und Motorrad-Markt.)

**

Inglise linnas Birkenhead'is on liiklemispolitseiinud varustatud väikese päevapildiaparaadiga, et õnnetuste korral võiks pildi abil anda täpse kirjelduse ameti-võimudele.

„KAKS MIILI MINUTIS“.

Londonis avatakse lähemal ajal võidusõitjate klubi nime all „Kaks miili minutis“. Et saada klubi liikmeks, peab igaüks autol Londoni Brookland võidusõidutee ühe ringi sõitma kiirusega 120 miili (193,08 km). Üles on annud juba 24 liiget, nende seas üks daam.

EESKIRJU HELGIVISKAJATE KOHTA PRANTSUSMAAL.

Alates 1. jaan. 1931. peab iga helgiviskaja Prantsusmaal olema varustatud ametliku märgiga. See märk antakse ainult siis välja, kui helgiviskaja valgustab tänavat 100 m peale ja on varustatud sumbutusseadeldisega, mille juures 1,4 m kõrgusel maapinnast pole mingit pimestamist. Helgiviskajaid, mis ei vasta sellele nõudele, ei tohi kasutada.

KASULIK LIIKLEMISKIIRUS.

American Road Builders Association (teede ehitajate ühing) on teinud kindlaks, et sõidukiirus 71,2 km/t takistab samuti tugevat autoliiklemist, nagu sõites 16 km/t, kuna vastastikune vahe autode vahel peab olema suurem. Sõidukiirus 37,9 km/t olevat kasulikem, kuna ta võimaldab suurimal arvul sõidukeil liikuda tänaval suurima kindlusega.

HUDSON SAADAB TURULE UUE SEDANI.

Detroit — Hudson ehitab eri kolme-aknaga sedani, mille hind on 1,325 doll.

Goodyear Tire & Rubber Co. on saanud kasu k. a. 4.221.770 dollarit.

MARMON KÕRGENDAB HINDU.

Indianopolist teatatakse „Marmon 16“ hindade tõust. Kõik keretüübid maksavad 425 dollarit enam vabrikus, nii et 5-istm. sedani hind on 5.200 doll. ühes varustusega. 7-istm. limusiini hind ulatub 5.500 doll.

AMEERIKA OMNIBUSTE LIIKUMISEST.

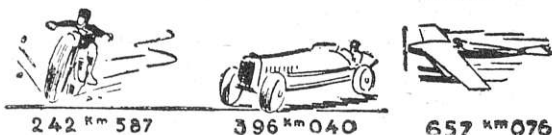
Sõit omnibustel Chicagost Bostoni ja tagasi maksab umb. 37 dollarit, raudteel umbes 93 dollarit. Kuigi omnibus ei paku nii palju mugavusi kui rong, siiski otustab hinnavahe omnibuse kasuks. Teiselt poolt on vale oletus, nagu sünniks omnibuse liikumise kasvamine raudtee kulul. Peab tähendama, et suur osa omnibusel sõitjaist moodustavad uue reisipubliku, kel pole võimalik tasuda raudteesõidu kulusid.

PAABEL AUTOVABRIKUS.

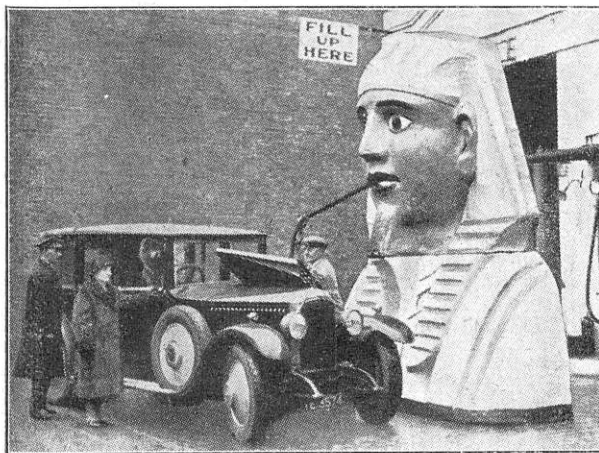
Rahvusvaheline personaal on kahtlemata General Motorsi autovabrikus Brasiilias. Selles vabrikus töötab töölisi ja ametnikke 24 rahvusest. Suurte kultuur-rahvaste esindajate kõrval leidub seal muuseas isikuid Siirias, Mehhikost, Poolast, Taanist, Lätist, Argentiinast, Hispaaniast, Lõuna-Slaaviast, Austriast, Portugalist, Ungarist, Tšehhoslovakiast, Rumeeniast, Armeeniast, Venest, Eestist jne.

Huvitav vastand elmisele on General Motorsi teine vabrik Stokholmis. Selle personaalist on 99% rootslasi ja ülejäänud osa (1%) soomlasi, ameeriklasi ja inglasi.

ujuja. jalakäija. jooksa. uisutaja. ratsanik.



Saavutatud kiiruserekordid.



Algupärane bensiinijaam Londonis. Londoni eeslinnas, Yslingtonis, avati omapärane bensiinijaam sfinksikujul. Bensiin voolab sfinksi suust autode bensiinipaaki.

Taani seadusandlus. Taani riigi territooriumile kuulub 200 saart. Jalgrattureile on see maa ja saared täieliseks paradiisiks: neil ei tule tasuda mingisuguseid makse.

Välismaalased imestuvad Taanis selle üle, et jalgrattad jäetakse ükskõik kuhu, keegi ei puuduta neid: rahvas on läbi ja läbi aus, ja seadusandlus on selleks kohandatud.

Taani karistusemäärustik nõuab asja vargusele, mis on kaitseta, palju kõrgemat karistust, kui asjale, mis on varjul. Näiteks, kui keegi varastab õunu aiast, siis on karistus suurem kui sissemurdmise eest sama aia suvilasse. Mahajäetud jalgratta omandamise eest karistatakse kaheaastase türmiga ja sama jalgratta omandamise eest, kui see kuskile kinnitatud, ükskõik kui peene ketiga, kuue kuu türmiga.

Hispaania. Uute tollikõrgenduste tagajärjeks oli Fiat seltsi kokkulepe Hispaania seltsi „Hispano-Suiza'ga“, et viimane oma töökodades monteeriks „Fiat“-autosid. See oli võimalik seetõttu, et Hispaania valitsus alandas autoosade tolli.

AUTOVÄRVID ENNE JA NÜÜD.

Kord hooples keegi kuulus autovabrikant, et ta võib anda tarvitajale auto ükskõik millises värvis, eeldusega, et värv on tume!

Tänavu laskis üks autovabrik valmistada värvide demonstreerimiseks rea autosid, mis pidid ostjale näitama, kui suur on selle vabriku valik autoturul. Selleks vajab aga vabrik 76 autot, igaüks ise värvi!

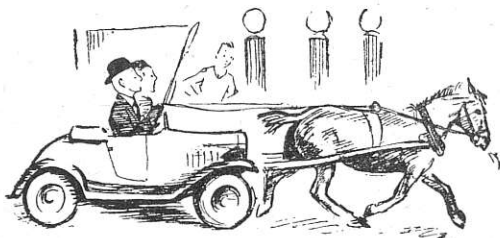
KIIRUSE VÄHENDAMINE AMEERIKAS.

New Yorgi osariigis oli seni maksev 48 miili kui suurim kiiruse määr, nüüd aga vähendati lubatud kiirust maanteil 40 miilini ehk 64 km. Ka selle kiirusega on võimalik edasi jõuda!

ÕHK AUTO KÜTTEKS!

Küte teeb auto tarvitamisel suurimat kulu. Õhk aga teatavasti ei maksa midagi, isegi komprimeeritud õhku kummide jaoks saab juba hinnata. Seda pidas silmas see ameeriklane, kes siin piltidel toodud auto konstrueeris. Auto „kütteks“ on teraspuudelitesse surutud õhk, mille tagavara võimaldab sõita 30-km teekonna. Mis edasi sünnib, seda teab vaid leiutaja. Silindrid ta „õhuautos“ on 6. Mootor on lennumootori tüüpi. Muud andmed puuduvad.

Seda ja teist.



Hobused jälle esikohal, autod järelvankriks.

Kaks automobilisti sõidavad üksteisele otsa. Süüdlane karjub: „Kas te ei oska oma käruga paremini sõita?“

„Ma sõitsin õieti, mu härra!“

„Seda me veel näeme, kollanokk“.

Teine jääb rahulikuks ja lausub viisakalt: „Jah, seda me veel näeme ja nimelt politseis!“

„Just sinna ma lasen teid viia“, karjub esimene, „minu isa on siin linnapea, mu vend on politseis ja ma ise olen selle ainsa tunnistaja kälimees. Küllap juba näeme, kel siin õigus on“.

Kurvalt tuleb lapsehoidja lapsega koju.

„Mis viga?“ küsib lapse ema, „miks olete nii kurb?“

„Meil oli kokkupõrge autoga.“

„Issand Jumal“, hüüab ema.

„Beebi on vigastuseta, lapsevankrile ei juhtunud ka midagi, mina ise jäin samuti terveks“, ütleb lapsehoidja.

„Taevale tänu! Kuid miks olete nii kurb?“

„Keegi kuri korralvur tegi mulle protokollid.“

„Ja miks siis?“

„Kokkupõrge juhtus meil väikeautoga, millest järgi jäi ainult rusuhunnik...“

ARUSAAMATUS.

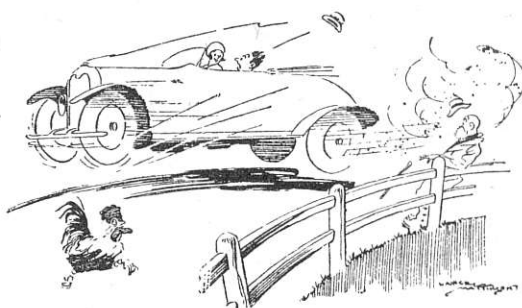
Proua Kuuseoks sõidab mööda Narva maanteed. Kadrioru piirkonnas peatab teda politsei.

„Sõidate 70 kilomeetrit tunnis, proua. Pean tege- ma protokollid selle kohta!“

„Kuidas, mu kallid“ — vastab proua. — Ma pole veel veerandtundi sõitnud!“

SÕITKE — SEENELE.

„Suomen Moottorilehe“ septembrikuu numbri kaanel on toodud mitmeväriline Ford Motor Company reklaampilt. Viimane kujutab Soome maastikku majade ja järvega ning teed, millel seisab kinnine „Ford“. Autos



Närviline kaasasõitja: „Aga sinnasõidul juhtisite ometi nii ettevaatlikult?“

D a m: „Jah, kuid vahepeal lasksin kinnitada oma auto.“

istub naine, kuna mees ja tütarlaps koguvad seeni tee äärel. Pildil on tekstiks: „Sügise värivõlu on kõige suurepäraseim. — Sõitke oma „Fordiga“ — — —

Kuulutusest puudub üks sõna — seenele — kuid see on vist üleliigne nii selge pildi juures...

KANNIBALIDE PEALIK KÜSIB:

„Mis oli täna õieti magussöögiks?“

„Autojuht vahukoorega, majesteet!“

„Väga kena, väga kena, ja mida said mu teenrid?“

„Marineeritud autokumme äädikas ja õlis.“

Kas teate, et

...otseliinis 8-silindriline automootor, mida arvate autotehnika „viimaseks sõnaks“ normaalaautode juures, polegi nii suur uudis, sest juba 1903. a. oli Gordon-Bennet võidusõidul üks „Winton“-auto sellega varustatud; samal aastal ehitas „Adler“-autovabrik ka sarnase mootori võidusõiduks Pariisi—Madrídi vahel;

...tänavuse „Cadillac“-auto 12-silindriline mootor pole sugugi uus ime; sellise konstrueeris Maxwell juba 1906. a. Vanderbilt-karikavõistluse jaoks;

...esimene naine, kes võidusõidul juhtis autot, oli madame du Gast; ta võitis osa Pariis—Madrídi vahelisest võidusõidust 1903. a. ja tal polnud „poisipead“;

...lahtised rehvid auto ratastel — millest nüüdse aja laisale automobilistile suur kasu, olid juba „Renault“-autol, mis võitis osa esimesest prantsuse Grand-Prix-võidusõidust;

...esimese võidusõidu autodele korraldas prantsuse ajaleht „Velocipede“; see oli 1887. a. ja osavõtjaid oli ainult üks!

...kõik mehaaniliste sõidukitega (lennuk, auto, mootorpaat ja ka raudtee rong) saavutatud suurima kiiruse rekordid maailmas on inglaste käes.

Eesti Autoklubi teated.

Eesti Autoklubi liikmete aastapeakoosolek peetakse ära 28. veebr. s. a. klubi ruumes, Vene tän. 30, järgmise päevakorraga:

1. Koosoleku juhatause valimine.
2. 1931. a. aruanne.
3. Teadaanne juhatause poolt vastuvõetud liikmete kohta.
4. Põhikirja muutmine.
5. 1932. a. liikmemaksu kindlaksmääramine.
6. 1932. a. eelarve.
7. Autonäituse pidamine.
8. Valimised põhikirja järele.

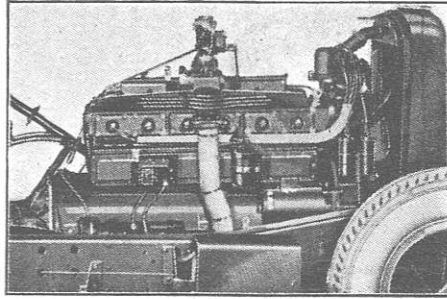
9. Mitmesugused läbirääkimised.

Koosolek peetakse kell 19. klubi ruumes. Kui nimetatud ajaks tarviline arv liikmeid kokku ei tule, peetakse § 44 märkuse põhjal koosolek üks tund hiljem liikmete arvu peale vaatamata.

Läti Autoklubide poolt korraldada kavatsatud „Talv-pokaali“ sõit 10.—17. jaan. s. a. äpardus osavõtjate puudusel, mis pärast jäeti sõit ära ja lükati edasi kevadeks. Muidugi sõidu ärajäämise põhjuseks on praegused rasked ajad.

Uus luksus-„Auburn“

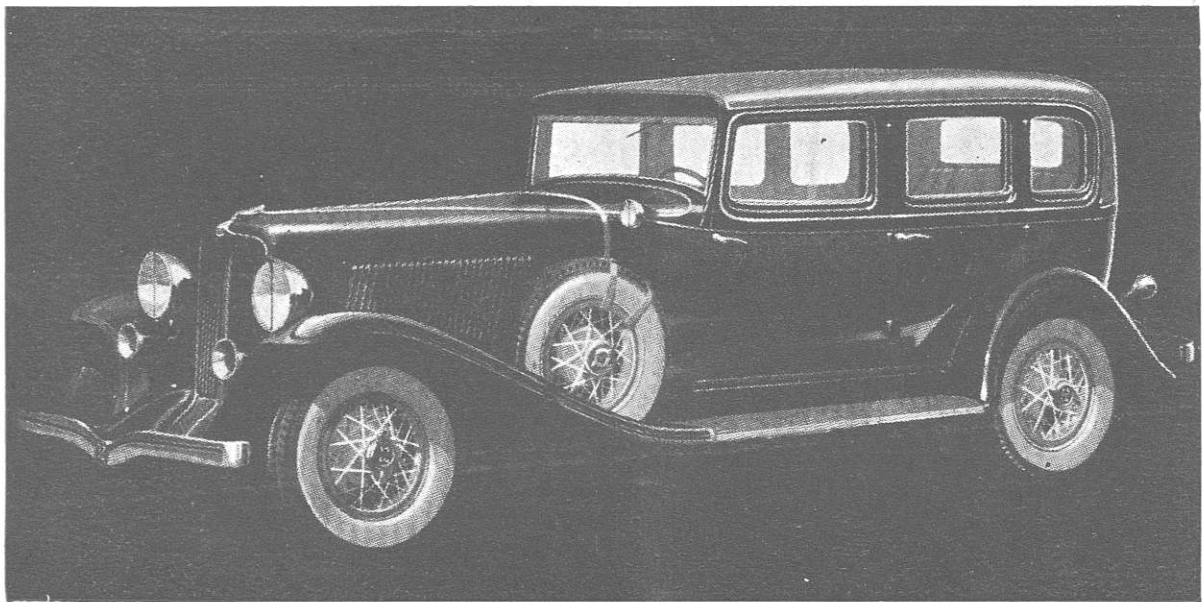
„Auburn“-autod — 6- ja 8-silindrilised — olid seni suurimaks väärtuseks maailma autoturul. Nende hinnaga sai ostja rohkem väärtust kui kunagi varem.



Uus 1932 a. „Auburn“ on aga üllatus! See on pikk, sale, voolujooneline, suurejõuline, täielik, mugav ning — uskumata odav.

12-sil. 160 h.-jõudu.

Üllatus autoturul!



12-sil. mootoriga 160-h.-j. „Auburn“ Sedan.

Enneolemata uudsusi konstruktsioonis!

Tutvuge

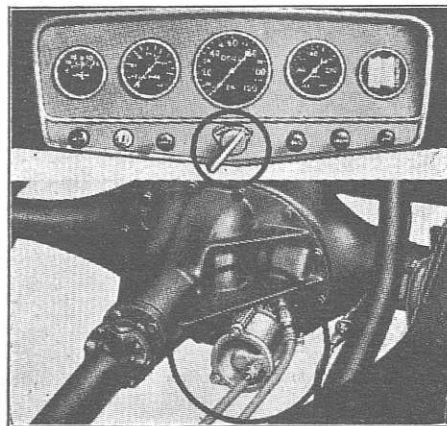
Mootor — 12-sil., 160 h.-j.

Raam — $.8\frac{1}{16} \times 3 \times \frac{3}{16}$ ", kahekordne, risttoega..

Pidurid — hüdraalsed, 14" pidurtrumlitega.

Telgede vahe — haruldaselt pikk, 133".

Koonus — 2-kettaline, kuiv, kuullaagriga.



üksikasjadega:

Vabajooks — L. G. S. täiendatud toode.

Differentsiaal — erilise kiirkäigu-seadeldisega.

Rattad — puust või traadist kodaratega.

Kered — 6 moodsat-mugavat mudelit.

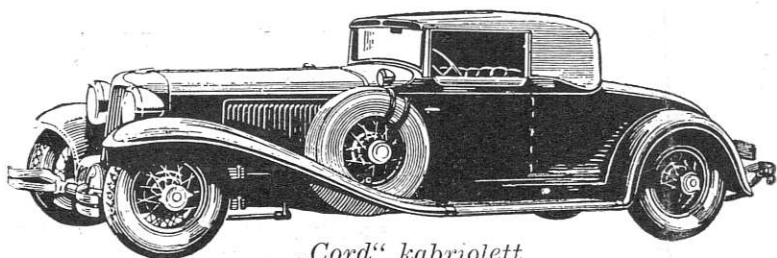
Hinnad — 1345—1795 dollarit vabrikus.

Armatuurlaud ja eriline kiirkäigu-seadeldis (Dual Ratio).

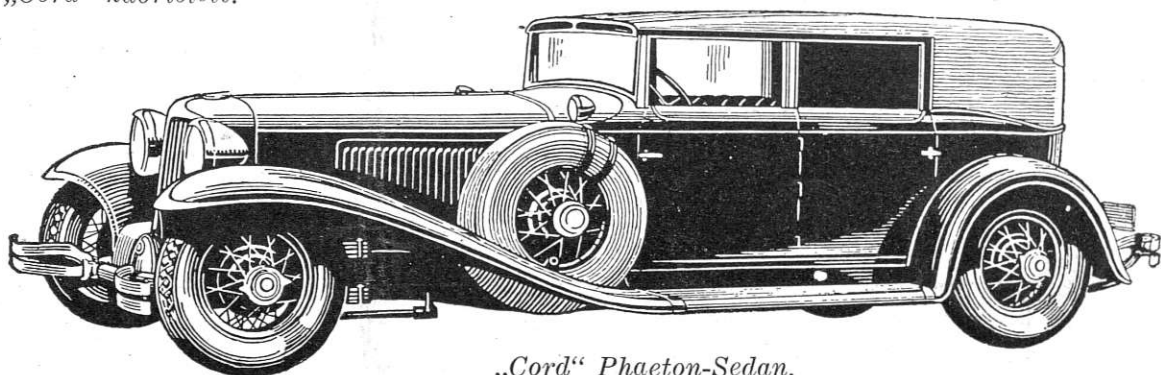
AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-98.



„Cord“ kabriolett.



„Cord“ Phaeton-Sedan.

Midagi väljapaistvat! Kõigist erinev!

Cord ederatasteveega.



**The New
CORD
FRONT
DRIVE**

„CORD“ autod on kõige kindlamad ja mugavamad. Nad võimaldavad automobilistidele üllatavaid paremusi, mida teised autod selles hinnaklassis alles aastate jooksul ehk suudavad pakkuda.

Sõnu ei jatku selleks, et kirjeldada „CORD“i, Teie peate teda nägema ja juhtima! Siis õpite ta ilu hindama ja ta võimeid tundma, mis võimaldavad teda juhtida ilma vaevata ja erilise oskusega. Ükski teine auto ei paku Teile sarnaseid paremusi. Ükski teine ei ole nii ruttu omandanud terve maailma poolehoidu. Teie mõistate seda, niipea kui omandate „CORD“ auto.

Uus auto „Auburni“ seerias.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.
AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-98.

